دراسات في

تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي

تأليف

الدكتور عبد السلام الجعماطي



DKI

دار الكتب العلمية

Dar Al-Kotob Al-ilmiyah

أسسها محمد علي بيضون

سنة 1971 بيروت - لبنان

دراسات
في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي

تأليف

الدكتور عبد السلام الجعماطي

دار الكتب العلمية
Dar Al-Kotob Al-ilmiyah
DKI
أسسها محمد علي بيضون سنة 1971 بيروت - لبنان
Est. by Mohammad Ali Baydoun 1971 Beirut - Lebanon
Établie par Mohamad Ali Baydoun 1971 Beyrouth - Liban

الكتاب : دراسات في تاريخ الملاحة البحرية
وعلوم البحار بالغرب الإسلامي

Title : Dirasāt fī Tārīḫ al-Milāḥa al-Baḥriyya wa ʿUlūm al-Biḥār Bi al-Ğarb al-Islāmī

التصنيف : دراسات تاريخية

Classification: Historical studies

المؤلف : د. عبد السلام الجعماطي

Author : Dr. Abdessalam el-Jaamati

الناشر : دار الكتـــب العلميـــة - بيـــروت

Publisher: Dar Al-Kotob Al-Ilmiyah - Beirut

Pages	160	عدد الصفحات
Size	17* 24 cm	قياس الصفحات
Year	2012 A.D. -1433 H.	سنة الطباعة
Printed in : Lebanon		بلد الطباعة : لبنـــان
Edition : 1st		الطبعة : الأولى

http://www.al-ilmiyah.com
info@al-ilmiyah.com
sales@al-ilmiyah.com
baydoun@al-ilmiyah.com

Dar Al-Kotob Al-ilmiyah
Est. by Mohamad Ali Baydoun
1971 Beirut - Lebanon

Aramoun, al-Quebbah,
Dar Al-Kotob Al-ilmiyah Bldg.
Tel : +961 5 804 810/11/12
Fax: +961 5 804813
P.o.Box: 11-9424 Beirut-Lebanon,
Riyad al-Soloh Beirut 1107 2290

عرمون، القبة، مبنى دار الكتب العلمية
هاتف: ١٢/١١/٨٠٤٨١٠ ٥ ٩٦١+
فاكس: ٨٠٤٨١٣ ٥ ٩٦١+
ص.ب: ١١-٩٤٢٤ بيروت-لبنان
رياض الصلح-بيروت ١١٠٧٢٢٩٠

ISBN 978-2-7451-7322-5
ISBN 2-7451-7322-7

بسم الله الرحمن الرحيم

إهداء

إلى شريكة الحياة

ورفيقة رحلة العمر والعرفان

أم هيثم

إلى

الوديع المتألق

فلذة الكبد

محمد هيثم

تصدير

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين

سيدنا محمد، وعلى آله وصحابته أجمعين

من المتعارف عليه بين الدارسين أن مقولة "**بداوة العرب وعدم مهارتهم في ثقافة البحر وركوبه**"، باتت متجاوزة وغير دقيقة من المنظور التاريخي لهذا الموضوع؛ فمع أن سكان شبه الجزيرة العربية لم تشتهر بين أقيالهم علوم البحار والملاحة البحرية خلال عصور ما قبل الإسلام (أو الجاهلية)، فإن أهل سواحل الحجاز واليمن وسكان الخليج العربي (أو الفارسي) وعرب الشام لم يكونوا بمنأى عن ممارسة الملاحة، والتبصر بأحوال البحار وأنواع الرياح واتجاهات مهابها، والدراية الدقيقة بالنجوم وعلاقتها بأوقات السفر بحرا، وكيفية تقدير السير في البحر اعتمادا على مطالعها ومغاربها، فيما عرف تحت اسم **علم الأنواء والأزمنة ومعرفة أعيان الكواكب.** ورغم غياب مصنفات في علوم البحار قبل مجيء الإسلام واختطاط صرح الحضارة العربية الإسلامية، مع بروز علماء الفلك والجغرافيا والرحالين ومساحي الأرض وذارعيها وجوّابي البحار والمحيطات، قبل ذلك كله كانت للعرب القدامى دراية بالملاحة في المحيط الهندي والخليج العربي وبحر القلزم (البحر الأحمر)؛ ويقوم دليلا على ذلك وجود حفريات تثبت عراقة استخراج اللؤلؤ من الخليج العربي منذ الألف الثالثة قبل الميلاد. كما عرف الفينيقيون الذين ينحدرون من شبه جزيرة العرب بغزوهم للبحر المتوسط ونفوذهم على سواحله الشرقية والجنوبية، بل ومعرفتهم بسواحل إفريقيا الشرقية. وهجرة الصحابة والصحابيات إلى الحبشة عبر البحر الأحمر منذ البعثة النبوية، تعتبر في حد ذاتها حجة على آثار لثقافة البحر وركوبه لدى عرب الحجاز. إلى جانب ذلك، يعدّ الشعر

قرينة دالة على الصلة الوثيقة التي ربطها قدماء العرب بالبحر، وهو ما تعكسه أسماء السفن ومشاعر ركاب البحر.

ومع نشأة دولة الإسلام وتوسعها خلال عهد الخلافة الراشدة، وجد أولياء أمور المسلمين أنفسهم أمام ضرورة ملحّة تتمثل في وجوب اكتساب أسطول بحري قوي وقادر على حماية سواحل الدولة الإسلامية، التي أضحت حدودها تشارف إمبراطورية البيزنطيين سادة البحر المتوسط آنئذ؛ كما أن ضمّ ممتلكات الإمبراطورية الساسانية إلى دار الإسلام أورث المسلمين التقاليد البحرية لهذه الإمبراطورية العريقة، التي امتدت حدودها الجنوبية على آلاف الأميال من السواحل البحرية.

ويعزى الفضل في تكوين الأساطيل الإسلامية إلى الخليفة الراشدي عمر بن الخطاب، علىْ يدي والييه على الشام ومصر معاوية بن أبي سفيان، وعمرو بن العاص؛ فعلى الرغم من التخوفات التي أبداها هذا الخليفة تجاه ركوب البحر، والتي تعكسها مراسلاته مع عمرو بن العاص، فإن الحاجة إلى تكوين قوة بحرية موازية للقوة البرية فرضت الانفتاح الإسلامي السريع على البحار، وظهور عدة ورشات لصناعة السفن بسواحل الشام ومصر وشمال إفريقيا والأندلس.

وكانت لجهود معاوية بن أبي سفيان وخلفائه من بعده آثار حميدة على سمعة البحرية العربية، التي كادت تضاهي في قوتها وتجهيزاتها نظيرتها البيزنطية. والملاحظ أن الدولة الأموية عرفت كيف تستفيد من خصومها بالأمس القريب، عن طريق استثمار خبرة الأقباط والسريان والفرس والقوط الإيبيريين في الملاحة البحرية وصناعة السفن. وتروي كتب الأخبار والجغرافيا التاريخية كيف كان أبناء الشعوب غير العربية المنضوية في ظل دار الإسلام، في طليعة العاملين بدور الصناعة بالشام ومصر وإفريقية والأندلس.

وانطلاقا من القرن الثاني للهجرة، قامت أساطيل الدول الإسلامية بالمتوسط بحماية سواحلها وممارسة الغزو على الضفة الشمالية لهذا البحر؛ ومنذ القرن الرابع للهجرة، سوف تتركز أكبر القوى البحرية الإسلامية بثلاث قواعد رئيسة

وهي الشام ومصر التابعتين للعباسيين ثم للفاطميين، وإفريقية الفاطمية ثم الزيرية، والأندلس المروانية. كما تمكن المرابطون ثم الموحدون بعدهم من بناء أساطيل قوية شكلت جانبا عظيما من قوتهم العسكرية بالغرب الإسلامي.

وبموازاة بناء الأساطيل الحربية، نشطت حركة الأسفار الملاحية لأغراض متعددة، أبرزها الحج وطلب العلم وممارسة التجارة؛ فضلا عن الرغبة في الرحلة والاستزادة من التجارب المكتسبة عن طريق الضرب في الآفاق برا وبحرا. وقد كان لبعض الرحالين والجغرافيين العرب شغف كبير بمعرفة أسرار البحار والمحيطات واستكشاف البلدان والجزر الواقعة خلفها؛ كما أن الضرورة التي أملتها سلامة الأسفار وتيسير أسبابها في البحر دفعت العرب إلى الاهتمام بعلوم البحار وأساليب الملاحة، وهو الأمر الذي أثمر تراكم معارف جمّة على مستويي النظر والعمل:

فمن حيث النظر: حرص بعض علماء العرب على فهم طبيعة البحار والظواهر المرتبطة بها، من هيجان وسكون ومد وجزر وتيارات وأعماق ودواب بحرية، ومخاطر متصلة بسوء اختيار أوقات السفر أو الضلالة عن السبل البحرية المطروقة. ويأتي الجغرافيون في طليعة العلماء الذين اهتموا بعلوم البحار والملاحة البحرية، أمثال المسعودي والهمداني وابن رسته وابن خرداذبه واليعقوبي وابن الفقيه والإصطخري وابن حوقل والمقدسي والسيرافي والبيروني والبكري والشريف الإدريسي وأبي حامد الغرناطي والزهري وابن سعيد المغربي... فكل هؤلاء ضمّنوا مصنفاتهم أخبار البحار والمحيطات، وحاولوا تقديم تفسيرات لحدوث بعض الظواهر المرتبطة بها، من قبيل المد والجزر وأصناف الرياح والأحياء البحرية؛ كما اجتهد علماء الإسلام في قياس مسافات البحار ورسم حدود دقيقة لسواحلها. والطريف في الأمر أن الجغرافيين العرب كانوا أقدم العلماء الذين وضعوا اللونين الأزرق والأخضر للتعبير عن البحار والأنهار على خرائطهم، كما وصف بعضهم تقنيات الملاحة وأساليبها تبعا للاتجاه الذي تأخذ فيه السفينة وأشكال السواحل التي تحاذيها في السير، وهو الأمر الذي أثمر اصطلاحات ومفاهيم بحرية دقيقة ما زالت بحاجة إلى ضبطها وتصنيفها في إطار معجم بحري

للحضارة الإسلامية.

ومن حيث العمل: اكتسب الكثيرون من البحارة والرحالين العرب خبرة ميدانية بعلوم البحار والملاحة البحرية، مثل المقدسي الذي يصف تجربته في البحر المتوسط، واستقصاءه لأسرار هذا البحر وحدوده مباشرة من ذوي الاختصاص في الملاحة، من الربابنة والمسافرين على ظهره باستمرار؛ كما يروي قصة حديثه مع شيوخ الربابنة في المحيط الهندي، ويحيل على الدفاتر المستعملة في إرشاد النواخذة بهذا المحيط.

كما استفاد أبو حامد الغرناطي من تجاربه في السفر ومعايناته المباشرة لبعض أصناف الأسماك والحيوانات البحرية بسواحل الغرب الإسلامي، واصفا إياها كشاهد عيان، وخاصة إحدى أسماك العنبر الضخمة التي هددت سفينة كان الراوي نفسه على متنها. ويأتي الشريف الإدريسي في طليعة الجغرافيين والرحالين الذين مارسوا ركوب البحر المتوسط وجابوا سواحل الغرب الإسلامي، لذلك فإن ملاحظاته عن الملاحة البحرية تعد في غاية الدقة والموضوعية والروح العلمية.

ويمكن إجمالا استعراض مصادر دراسة موضوع تاريخ الملاحة وعلوم البحار بالغرب الإسلامي خلال العصر الوسيط تبعا للتصنيف الآتي:

- كتب الجغرافيا والرحلات والكوزموغرافيا والعجائب والبلْدان وحدود الأماكن.
- كتب ورسائل الفلك والأنواء والأزمنة ومعرفة أعيان الكواكب.
- المصنفات التاريخية وكتب الأخبار والأيام والتراجم والسير.
- مجاميع الأدب من شعر ونثر ورسائل إخوانية وديوانية.
- معاجم اللغة وتقويم اللسان ولحن العامة والمعرّب من الكلام. الأعجمي والغريب من لسان العرب ولغاتهم.
- المرشدات في علم الملاحة وتدبير صنعة السفن.
- كتب المعادن والأحجار والجواهر.

- كتب الفقه والوثائق والسجلات والحسبة.
- ترتيب الدواوين وصناعة الكتابة وسياسة الدولة.

إن مقاربة موضوع يندرج في صميم تاريخ العلوم والتفكير العلمي عند العرب، يفرض اعتماد اختيارات منهجية متعددة الأبعاد، وهو ما يستدعي الاستعانة بعدة فروع معرفية لمحاولة الإحاطة بموضوع تاريخ الملاحة وعلوم البحار، من قبيل الاعتماد على الأركيولوجيا البحرية، والاستفادة من النتائج التي توصل إليها الدارسون حتى الآن، لاستثمارها في فهم تطور الملاحة وعلوم البحار لدى العرب بالغرب الإسلامي خلال العصور الوسطى. كما يستدعي الأمر الاستعانة بمناهج فلسفة العلوم بوجه عام، لرصد التداخل والتقاطع في مسيرة تطور العلوم، والوقوف على الثوابت والمتغيرات في التفكير العلمي، على ضوء ما سجل من جهود علمية طيبة بذلها العلماء المسلمون لإشباع رغباتهم وتلبية فضولهم العلمي.

ويبدو أن مبحث علوم البحار والملاحة عند العرب قد حظي بالعديد من الدراسات، وخاصة في بلدان المشرق العربي وأوروبا الغربية؛ كما أن المدارس الاستشراقية في بعض دول أوروبا كانت وما تزال رائدة في هذا الصنف من الأبحاث، وخاصة بفرنسا وإسبانيا وألمانيا وبولونيا والمجر والاتحاد السوفياتي سابقا.

أما على مستوى العالم العربي، فتعود أقدم دراسة في الموضوع إلى أواخر السبعينيات من القرن العشرين، حيث صدر ضمن سلسلة عالم المعرفة كتاب للدكتور أنور عبد العليم بعنوان "**الملاحة وعلوم البحار عند العرب**"؛ ومنذ ذلك الحين ظهرت العديد من الأعمال التي يمكن تصنيفها إلى قسمين، أحدهما أسميناه منهجيا بالتوجه العلمي الصرف، وقد مثله زمرة من الرواد الذين انكبوا على دراسة التراث العلمي العربي في هذا الباب، بمعزل عن الانتماء الثقافي أو القطري. أما التوجه الثاني، فيمكن وصفه بالمدرسة القومية لتاريخ العلوم، حيث إن جل روادها تبنوا أفكارا ومواقف أقرب إلى الشعور بالاعتداد بالنفس وتقديس الهوية القومية وتراث الأجداد؛ ومن نافلة القول إن هذا الاتجاه في دراسة العلوم العربية قد أفضى

إلى نتائج بعيدة عن المنطق العلمي السليم والنزاهة المعرفية التامة في كثير من الأحايين. ولدينا أمثلة كثيرة في هذا الباب تمس مباحث علوم البحار بوجه خاص وباقي العلوم القريبة منها، مثل **علم الجغرافيا وحدود الكون** (كوزموغرافيا) **وتحديد نهايات الأماكن وعلم الفلك والأنواء والأزمنة والتنجيم**... وإجمالا يمكن القول إن معظم المؤاخذات التي تسجل على هذا التوجه هي محاولة إضفاء ميزة السبق على مختلف الحقائق والاكتشافات والابتكارات العلمية التي ساهم العرب في تحقيقها من قريب أو بعيد؛ بحيث نسب إلى علمائهم بالحق والباطل جل ما تحقق من إنجازات علمية في علوم البحار والمحيطات والملاحة البحرية حتى العصر الحديث.

إن من أبرز الأهداف التي تنشدها هذه المجموعة من الدراسات المقدمة بين يدي القارئ الكريم، هو إمعان النظر في جل ما كتب عن **الملاحة وعلوم البحار بالغرب الإسلامي**، وتمحيص النتائج والآراء التي تراكمت في هذا المضمار، وفق عمل منهجي ينطلق من طرح إشكالية أساسية في الموضوع وهي الآتية:

- إلى أي حد ساهمت الحضارة العربية الإسلامية في تطور علوم البحار والملاحة البحرية، متجسدة في تاريخ الملاحة البحرية بالجناح الغربي لدار الإسلام بوجه خاص خلال العصور الوسطى؟

إن هذه الإشكالية يمكن أن تتفرع عنها عدة تساؤلات نجملها على النحو الآتي:

- ما هو المنظور العلمي العربي الإسلامي إلى البحار والمحيطات خلال الحقبة موضوع الدراسة؟

- هل استفاد علماء الغرب الإسلامي من معارف الحضارات السابقة لهم في توسيع معرفتهم وتدقيق النظر في علوم الأوائل في هذا الباب؟

- ما هي أبرز المعارف العلمية التي حصّلها العرب في مجال الملاحة البحرية وعلوم البحار على مستويات المفاهيم والتقنيات والأساليب؟

- كيف توصل بحارة الغرب الإسلامي إلى استخدام وسائل الملاحة

البحرية ومعداتها وأدواتها؟ وهل كانت نتاج مجهودات بكر أم نقلا واستزادة لتراث أمم الشرق الأقصى وشعوب البحر المتوسط؟

- ما حجم وقيمة المساهمة التي قدمها علماء الغرب الإسلامي في مسيرة تطور علوم البحار والملاحة البحرية حتى أفول مشكاة الحضارة الإسلامية في مطلع العصور الحديثة؟

- ثم كيف انتقلت المعارف البحرية العربية إلى أوروبا عبر الغرب الإسلامي، وما هي الظروف التي تم فيها هذا الانتقال؟

كل هذه التساؤلات تحتم توظيف منهج خاص لدراسة مختلف الفرضيات المطروحة بشأنها، والتي تقوم أساسا على فكرة وجود إسهام عربي فعلي في وصول علوم البحار والملاحة البحرية إلى ما هي عليه اليوم، بحيث إن تلك المساهمة قد عملت على تطوير هذا المضمار إلى حد كبير؛ ومن ثمة، فإن الحضارة العربية الإسلامية تكون قد شكلت رافدا أساسيا للحضارة الأوروبية في علوم البحار والملاحة البحرية، وذلك نتيجة لتلاقح الحضارتين على ضفتي المتوسط منذ انفتاح العرب على هذه المساحة البحرية في القرن السابع للميلاد، وحتى بداية أفول مشكاة الحضارة الإسلامية خلال القرنين الرابع عشر والخامس عشر للميلاد.

إن هذه المجموعة من الدراسات تحاول إيجاد إجابات لتلك الإشكالات المطروحة، من خلال مقاربة مختلف جوانب تاريخ الملاحة والعلوم البحرية بالغرب الإسلامي، دون ادعاء الإحاطة بها أو استقصاء لجميع مباحثها.

والله الموفق للصواب والهادي سواء السبيل

الدكتور عبد السلام الجعماطي

محروسة تطوان من بلاد المغرب الأقصى

في شوال 1431 الموافق لشتنبر 2010

معرفة البحار والمحيطات

بين النظر والعمل

معرفة البحار والمحيطات
بين النظر والعمل

توطئة:

انطلق فاتحو الغرب الإسلامي منذ أواخر القرن الأول للهجرة، نحو غزو البحر المتوسط، مدفوعين بالرغبة الصادقة في نشر الإسلام، والجهاد البحري في سبيل نصرته؛ وقد علّمتهم التجارب التي خاضوها على طول هذه اللجة - بإخفاقاتها ونجاحاتها - كيف يطوّعوا البحر المتوسط ليصير بحيرة إسلامية مع مستهل القرن الثالث للهجرة، وطيلة القرن الذي يليه، قبل أن تتراجع سيادتهم البحرية وتضعف شوكتهم في قهر الأساطيل الرومية، خلال القرن الخامس الهجري، إلا من بعض القوى البحرية الإقليمية التي مثلت استثناء في تطور الأسطول البحري بالغرب الإسلامي. وفي غمرة هذه السيرورة، اكتسب أهل مغرب دار الإسلام دراية جمّة بطبيعة البحر المتوسط وإلماما ببعض سواحل المحيط الأطلنتي، وطوّروا خلالها معارفهم بالملاحة فيهما، من قبيل الاسترشاد بالظواهر الطبيعية، وضبط الأوقات المناسبة للإبحار، وكيفية تحديد المسافات البحرية، وطرائق خوض عُباب اللجّة. ويمكن القول إن التجارب التي اكتسبها هؤلاء قد شكلت لبنة أساسية في تأصيل علوم البحار والمحيطات بالغرب الإسلامي.

1. الدراية بالملاحة في البحر المتوسط والمحيط الأطلنتي:

اعتبر السفر في البحر من بين مواطن الغرر لدى أهل القلم بالغرب الإسلامي، إذ جاء في الأمثال قولهم: "**ثلاثة لا أمان لهم: السلطان، والبحر،**

والزمان"[1]؛ ونصح أحد شيوخ المالكية الفاسيين أن يمتنع المؤمن عن ركوبه في أوقات ارتجاجه، "**بل يصبر حتى يكون الفصل معتدلا**"[2]. بينما بالغ أحد شعراء الأندلس في التحذير من ركوب البحر، وعدم الثقة فيما يوفره خوض لجته من مكاسب مادية، إذ سرعان ما يسلب ضعف ما يعطي[3]؛ وتمنى شاعر من إفريقية أن لا يضطر إلى ركوبه طلبا لحاجة ما[4]؛ وعلى غرارهما عدّ ابن خلكان ركوب البحر أمرا هائلا، مستشهدا بقول البعض للمسافر فيه: "**هالك وربما بلغك آمالك**"[5]. وبلغت درجة التشديد على منع التجار من ركوب البحر لدى بعض فقهاء المالكية، إلى حد وجوب تأديب من فعل ذلك منهم[6]. بل إن غيرهم استرشدوا برؤيا لكي

---

(1) يراجع عن هذا القول: أبو الحسن علي بن عبد الرحمن بن هذيل الأندلسي، **عين الأدب والسياسة وزين الحسب والرياسة**، بيروت: دار الكتب العلمية، 1401 هـ - 1981م، ص. 83؛ أبو عمر يوسف بن عبد الله بن محمد بن عبد البر القرطبي النمري، **بهجة المجالس وأنس المجالس وشحذ الذاهن والهاجس**، تحقيق محمد مرسي الخولي، بيروت: دار الكتب العلمية، د.ت، ق. I، مج. 1، ص. 354؛ شهاب الدين أبو العباس أحمد بن محمد المقري التلمساني، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت: دار صادر، 1997، مج. I، ص. 34.

(2) أبو عبد الله محمد بن محمد بن محمد بن الحاج العبدري الفاسي، **المدخل إلى تنمية الأعمال بتحسين النيات والتنبيه على بعض البدع والعوائد التي انتحلت وبيان شناعتها وقبحها**، ط. 1، القاهرة: المطبعة المصرية بالأزهر، 1348 هـ- 1929م، ج. 4، ص. 53.

(3) العماد الأصفهاني، **خريدة القصر وجريدة العصر**، القاهرة، 1969، ق.IV، ج. 1، ص. 291؛ والشعر لأمية بن عبد العزيز أبي الصلت الأندلسي، حيث يقول:

يا من يخوض البحر مقتحما ... ما بين لجته إلى الشط

لا يطمعنك ما حباك به ... فالبحر يأخذ ضعف ما يعطي

(4) ذلك هو رأي الشاعر ابن رشيق القيرواني القائل:

البحر صعب المرام جدا ... لا جعلت حاجتي إليه

أليس ماء ونحن طين ... فما عسى صبرنا عليه

نفح الطيب، مج. I، ص. 33.

(5) أبو العباس شمس الدين أحمد بن محمد بن أبي بكر بن خلكان، **وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت: دار صادر، د. ت.، مج. VI، ص. 257.

(6) ابن زاكون، **اعتماد الحكام**، مخطوط الخزانة العامة بالرباط، رقم: 413 ق، ص. 389.

يمتنعوا عن ركوب البحر[1]. على أن الضرورة أحيانا كانت تفرض على البعض عبور "**البحر في حال شدة ارتجاجه**"[2]، أو تحوج البعض الآخر إليه، حسب شهادة حية للشاعر ابن حمديس الذي جاب بحار الغرب الإسلامي ما بين صقلية والأندلس وإفريقية[3].

إن تلك النظرة السلبية تجاه البحر لم تتم مراعاتها دائما، إذ تشهد مختلف المتون المصدرية على تكاثف حركة الملاحة البحرية خلال عصور السيادة الإسلامية على البحر المتوسط، وهي حقيقة أكدها ابن خلدون بدوره من خلال استعراضه لمختلف مراحل الازدهار والأفول التي عاشتها البحرية الإسلامية في هذا البحر[4].

1.1. البحر المتوسط أو البحر الرومي:

تكشف كتب الجغرافيا أن أهل الغرب الإسلامي كانوا على دراية كبيرة

(1) أبو عبد الله محمد بن عبد الكريم التميمي الفاسي، **المستفاد في مناقب العباد، بمدينة فاس وما يليها من البلاد**، تحقيق د. محمد الشريف، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد الملك السعدي بتطوان، الرباط، 2002، ق. 2، ص. 72.

(2) القاضي أبو الفضل عياض بن موسى بن عياض اليحصبي السبتي، **ترتيب المدارك وتقريب المسالك لمعرفة أعلام مذهب مالك**، تحقيق مجموعة من الباحثين، نشر وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، تطوان - المحمدية، 1982، ج. 7، ص.173 - 174.

(3) يتجلى ذلك في قول ابن حمديس الميورقي، مخاطبا لشخص ركب البحر في وقت الشدة، والأبيات هي:

أراك ركبت في الأهوال بحرا ... عظيما ليس يؤمن من خطوبه
تسير فلكه شرقا وغربا ... وتدفع من صباه إلى جنوبه
وأصعب من ركوب البحر عندي ... أمور ألجأتك إلى ركوبه

- عبد الجبار بن أبي بكر بن محمد بن حمديس، **ديوان ابن حمديس**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت: دار صادر، د. ت.، ص. 8.

(4) ابن خلدون، المقدمة، القاهرة: نهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع، 2004، ج. 2، ص. 654 - 660.

بطبيعة البحر المتوسط[1]، فخبروا سواحله الشمالية والجنوبية ومقدار عمران ضفتيه، وقاسوا مسافاته في الطول والعرض، ومواضع اتساعه وضيقه؛ فهذا الجغرافي الزهري يذكر عن البحر المتوسط ما نصه: "**اعلم أن هذا البحر مخرجه من ناحية المغرب، ويأخذ إلى ناحية المشرق حتى ينتهي إلى بلاد الشام بموضع يسمى بالسويرة... وطول هذا البحر من مخرجه إلى هذا الموضع ألف فرسخ. وليس في معمور الأرض أكثر عمارة من هذا البحر، وذلك أنه معمور الجانبين، لا تنقطع العمارة منه... وذلك أنه يسكن عليه أمم كثيرة من الجانبين... وعرض هذا البحر يختلف، فأما أول خروجه من البحر الأعظم ما بين جزيرة طريف وقصر مصمودة فعرضه هناك خمسة فراسخ، وهو أضيق مكان في هذا البحر وهو الزقاق. وأما عرضه ما بين سبتة والجزيرة الخضراء فثمانية فراسخ وهو آخر الزقاق. وعرضه ما بين مالقة و[بادس] ثلاثون فرسخا. وعرضه ما بين المرية ووهران خمسون فرسخا. وعرضه ما بين دانية وبجاية مائة فرسخ. وعرضه بين المجرا[*] وبرشك مائة وخمسون فرسخا**"[2].

أما من حيث الخبرة في مضمار الملاحة البحرية بالمتوسط، فقد اعتبر المقدسي أن البحارة المسلمين بالأندلس هم أخبر الناس بالبحر المتوسط، حيث يقرّ لهم هذا الجغرافي - بصفته شاهد عيان - بخبرتهم الجيدة في البحر الرومي، إذ

---

(1) اخترنا في العنوان كما في المتن تسمية "البحر المتوسط"؛ إذ هي تسمية متداولة ومألوفة لدى جغرافيي العرب، ينظر: أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري، **المسالك والممالك**، تحقيق أدريان فان ليوفن وأندري فيري، تونس - بيروت، الدار التونسية - دار الغرب الإسلامي، 1992، ج. 2، ص. 895؛ وعن أقدم من استعمل هذا الاسم، راجع: إ. إ. رايس، **البحر والتاريخ: تحديات الطبيعة واستجابات البشر**، سلسلة عالم المعرفة، ع. 314، أبريل - 2005، ص. 21.

(*) يقصد بالمجرا جزيرة يابسة Ibiza؛ راجع الفقرة رقم: 345 - ص. 128؛ وكذلك تعليق محقق الكتاب: ص. 164، حرف م.

(2) أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري، **كتاب الجعرافية (كذا بالعين)**، تحقيق محمد حاج صادق، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية - المركز الإسلامي للطباعة، د. ت.، ص. 127 - 128.

كان الأندلسيون - إلى جانب أهل صقلية والروم - "أخبر الناس به وبحدوده وخلجانه، لأنهم يسافرون فيه ويغزون من هو يليهم، وفيه طرقهم إلى مصر والشام، وقد ركبتُ معهم [يقول المقدسي] المدة الطويلة أبدا، أسائلهم عنه وعن أسبابه، وأعرض عليهم ما سمعت فيه، فقلَّ ما رأيتهم يختلفون فيه"[(1)]؛ وهذه شهادة حية من جغرافي ورحالة جوّاب للآفاق بالمشرق والمغرب الإسلاميين. في حين أقرّ ابن خلدون لأهل إفريقية والمغرب بالدراية والتمرس بأمور الملاحة البحرية في المتوسط، وذلك في سياق حديثه عن مرتبة قيادة الأساطيل؛ وهو قوله: "قيادة الأساطيل: وهي من مراتب الدولة وخططها في ملك المغرب وإفريقية، ومرؤوسة لصاحب السيف وتحت حكمه في كثير من الأحوال... وإنما اختصت هذه المرتبة بملك إفريقية والمغرب، لأنهما جميعا على ضفة البحر الرومي من جهة الجنوب، وعلى عُدْوَته الجنوبية بلاد البربر كلهم من سبتة إلى الإسكندرية إلى الشام... والساكنون بسيف هذا البحر وسواحله من عدوتيه يعانون من أحواله ما لا تعانيه أمة من أمم البحار"[(2)].

والواقع أن دراية المسلمين بالملاحة في البحر المتوسط، أكدت وجود فروق إقليمية بين أجزاء هذا البحر، من حيث طبيعة الملاحة فيها وكيفية تدبير حركة السفن بها تبعا للقوة الدافعة لها؛ فلدينا من القرائن ما يدل على معرفة النواتية والجغرافيين والرحالين المسلمين باختصاص بعض المناطق من البحر المتوسط، بأسلوب معين في الملاحة البحرية، مثل ما يستنبط من رواية البكري عن القردة التي كانت تعيش قرب مرسى موسى المطل على بحر الزقاق، فهي "إذا رأت النواتية

---

(1) شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله المقدسي البشاري، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، تحقيق دي خويه، ط. 2، ليدن، 1906، (أعيد طبعه ببيروت عن دار صادر، د. ت.)، ص. 15.

(2) المقدمة (طبعة 2004)، ج. 2، ص. 654.

يجذفون في القوارب أخذت عيدانا وجعلت تحكي عملهم"[1]، أسوة بما درجت عليه من كثرة مشاهدة الملاحين الذين يترددون بين ضفتي المضيق أو على سواحله، مستعملين لنفس التقنية. ومع ذلك لا يمكن القطع بالاعتماد الكلي على التجذيف في بحر الزقاق، أمام تواتر مثل للعامة عن ضرورة استعمال الأشرعة الكبيرة لضمان عبوره بسلامة، وهو قولهم: "**ما يخلص من الغدير، إلا القلاع الكبير**"[2]. وتستمد انطباعات المغاربة والأندلسيين عن هذا المعبر البحري مصداقيتها مما اشتهر بينهم من كونه "**صعب المجاز لأنه مجمع البحرين ما تزال الأمواج تتطاول فيه والماء يدور**"[3]. ومن القرائن الدالة على تلك النظرة التي تشكلت حول المضيق أن صورتها انعكست في الشعر، مثل ما عبر عنه الفقيه المرادي القيرواني، غداة خلاصه من هول عبوره ووصوله إلى سبتة[4]. وإذا كانت الملاحة عسيرة على وجه العموم بهذا المعبر المائي، فإنها كانت تزداد صعوبة في شهر يناير[5].

وعلى غرار مضيق جبل طارق، شكل مضيق صقلية مكمنا لعطب السفن، نظرا لضيقه واضطراب مياهه وشدة رياحه؛ وقد عايش الرحالة الأندلسي ابن جبير تجربة عبور هذا المضيق وعبّر عنها بشكل دقيق قائلا: "**وهذا المضيق ينحصر فيه**

---

(1) البكري، المسالك والممالك، ج. 2، ص. 782 - 783؛ وللتأكيد على أهمية هذه الرواية، يكفي القول إن جبل موسى ما يزال لحد الآن موطنا للقردة.

(2) أبو يحيى عبيد الله بن أحمد الزجالي، **أمثال العوام في الأندلس: مستخرجة من كتابه "ري الأوام ومرعى السوام، في أمثال العوام"**، تحقيق د. محمد بن شريفة، منشورات وزارة الدولة المكلفة بالشؤون الثقافية والتعليم الأصلي، فاس، 1971، ق. 2، ص. 31، والتعليق رقم: 1353؛ ومعلوم أن الغدير أطلق على بحر الزقاق حسب ما جاء في رواية البكري، المصدر السابق، ج. 2، ص. 782.

(3) نفح الطيب، مج. I، ص. 146.

(4) شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت الحموي، **معجم البلدان**، تحقيق ويستنفلد، ط. 2، بيروت: دار صادر، 1995 - 1996، مج. III، ص. 144 - 145.

(5) نفح الطيب، مج. I، ص. 252.

البحر إلى مقدار ستة أميال، وأضيق موضع فيه ثلاثة أميال يعترض من بر الأرض الكبيرة إلى بر جزيرة صقلية، والبحر بهذا المضيق ينصب انصباب السيل العرم، ويغلي غليان المرجل لشدة انحصاره وانضغاطه، وشقه صعب على المركب. فاستمر مركبنا في سيره، والريح الجنوبية تسوقه سوقا عنيفا، وبر الأرض الكبيرة عن يميننا، وبر صقلية عن يسارنا"[1].

وقد اشتهرت مناطق أخرى من البحر المتوسط بهدوء رياحها، وبتعذر الملاحة الشراعية في عرضها، حيث كانت السفن تعلق بها طالما كانت حركة الرياح متوقفة؛ مثل الموضع المعروف بجون زديك في سواحل إفريقية، الذي وصفه أحد رؤساء المراكب السبتيين بقوله: "**فانتهينا إلى بر جراحي وهو من ناحية قُصَيْر اسفاقس، وهو مع ما اتصل به يسمى جون زديك، وطرفه من ناحية المشرق يدعى بطرف أوثان، ومن أجازه مشرقا قيل له عدّى، فغلنت علينا الرياح، يعني ركدت، وأشفقنا من ذلك، وطالت علينا الأيام، والعادة مستقرة أن من نشب في ذلك الجون ولم تساعده رياح مؤتاة له مسخّرة، ربما حال عليه فيها الحَوْل..**"[2].

وعلى الضفة الشمالية من البحر المتوسط، اشتهرت سواحل جزيرة سردانية باستعصاء تجاوزها، ويؤكد هذا الأمر ما يرويه ابن جبير في رحلته من الأندلس نحو الإسكندرية، حيث عبر بنبرة فيها الكثير من الغبطة والإحساس بالنجاة، حين قال: "**فارقنا برّ سردانية المذكورة، وهو بر طويل جرينا بحذائه نحو المائتي ميل... ويسر الله علينا في التخلص من بحرها، لأنه أصعب ما في الطريق، والخروج منه يتعذر في أكثر الأحيان**"[3]. كما عرفت سواحل صقلية بركود الرياح فيها خلال

---

(1) أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي البلنسي، **رحلة ابن جبير**، تحقيق محمد زينهم محمد عزب، سلسلة ذخائر العرب، رقم: 77، القاهرة: دار المعارف، 2000، ص. 253.

(2) أبو العباس العزفي، **دعامة اليقين في زعامة المتقين**، تحقيق أحمد التوفيق، الرباط: مكتبة خدمة الكتاب، 1989، ص. 64.

(3) رحلة ابن جبير، ص. 49.

بعض فترات السنة، وهو ما نجم عنه في العديد من الأحيان توقف الرحلات البحرية في عرضها منتظرة تجدد هبوب الرياح لإكمال طريقها في اتجاه معين؛ ويحكي أبو حامد الغرناطي عن تجربة حية عاشها في سفره إلى المشرق، قائلا: "**وقد أقمت في البحر مقابل هذه الجزيرة خمسة أيام لم يكن لنا ريح، ثم رحلنا عنها يوم السادس إلى إسكندرية**"[1]. وعلى غراره، عاش ابن جبير التجربة ذاتها في رحلة ذهابه إلى المشرق حين كتب عن هذه المنطقة من المتوسط قائلا: "**استصحبنا من بر صقلية أزيد من مائتي ميل، ثم ترددنا بحذائه بسبب سكون الريح**"[2].

2.1. البحر المحيط (الأطلنتي):

بالنسبة إلى دراية العرب عموما بالمحيط الأطلنتي أو بحر الظلمات، فإنها كانت محدودة وغامضة في غالب الشهادات النصية، إذ بقي شبه مجهول ومخيف للجغرافيين المشارقة والمغاربة على حد سواء؛ فقد اعتبره البيروني بحرا "**لا يلجج فيه، إنما يسلك بالقرب من ساحله**"، رغم أنه كان على دراية بسواحله الشرقية، وبصعوبة الجواز منه إلى بحر الهند، انطلاقا من جنوب إفريقيا (رأس الرجاء الصالح)[3]. وعبّر عن الرأي نفسه كل من ابن خرداذبه، الذي رأى أن هذا البحر "**لا يعلم أحد من البشر حاله**"[4]؛ رغم أنه كان يعلم عنه أنه "**البحر الذي فيه جزائر السعادات، فالغالب أن لا يُرْكَبَ فيه ولا يَجِيءَ منه شيء**"[5]؛ والمسعودي الذي لا يرى "**له في غربيه ولا شماليه نهاية محدودة**"[6].

---

(1) أبو حامد الغرناطي، **المعرب عن بعض عجائب المغرب**، تحقيق إينغرد بيخارانو، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد،1991، ص. 73؛ وللإشارة فإن رحلة المؤلف من الأندلس إلى المرفأ المصري تمت سنة 510 هـ ؛ انظر: المصدر نفسه، ص. 83.

(2) رحلة ابن جبير، ص. 50.

(3) معجم البلدان، مج. 1، ص. 21.

(4) أبو القاسم عبيد الله ابن خرداذبه، **المسالك والممالك**، ليدن، 1889، (أعيد طبعه في بيروت عن دار صادر، د. ت.)، ص. 231.

(5) نفسه، ص.93.

(6) التنبيه والإشراف، ص.75.

وعلى غرار المشارقة، أبدى جغرافيو الغرب الإسلامي الانطباع نفسه، رغم عدة محاولات جريئة لمغامرين استهدفوا عبور بحر الظلمات، مثلما سنعرض له لاحقا؛ إذ ظلت التجارب العملية العربية في هذا المحيط محدودة، "**فهو البحر الأخضر الذي يضرب به المثل... ولا يدرك آخره**"[1]، حسب أبي حامد الغرناطي؛ "**ولا يحاط بمقداره**"[2]، تبعا للبكري؛ و"**لا عمارة وراءه**"[3]، في نظر صاعد؛ إنما يركب "**مما يلي المغرب والشمال من أقاصي بلاد السودان إلى بريطانية** "[4]، بناء على ملاحظة الحميري. ورأى الشريف الإدريسي أن صعوبة الملاحة في هذا البحر تعود إلى طبيعة مياه المحيط نفسه، فهو "**بحر غليظ المياه، كدر اللون، هائل الموج، عميق القعر، متصل الظلمات، صعب المركب، عاصف الرياح، لا يعرف انتهاؤه في جهة المغرب، وبه جزائر كثيرة غير عامرة، وقليل ما يسلك هذا البحر إلا نادرا، والقوم الذين يسلكونه لهم به معرفة وجسر على ركوبه، وأيضا فإنهم يسيرون فيه مساحلة لا يفارقون البر منه، وأيام سفرهم فيه أيام قلائل**"[5]. وظل اللغز قائما عن المجهول الذي تكتنزه الضفة الغربية للبحر المحيط، فحسب الإدريسي نفسه، لم يقف "**بشر منه على خبر صحيح، لصعوبة عبوره، وظلام أنواره، وتعاظم موجه، وكثرة أهواله، وتسلط دوابه، وهيجان رياحه... وليس أحد من [الربابنة] يركبه عرضا ولا ملججا... وأمواج هذا البحر تندفع منغلقة كالجبال، لا ينكسر ماؤها، وإلا فلو تكسّر موجه لما قدر أحد على سلوكه**"[6]. وعلى غراره، يذكر الزهري أن

---

(1) المعرب عن بعض عجائب المغرب، ص. 162.

(2) البكري، المسالك والممالك، ج. 1، ص. 202.

(3) صاعد الأندلسي، **طبقات الأمم**، تحقيق حياة العيد بوعلوان، ط. 1، بيروت: دار الطليعة، 1985، ص. 158.

(4) أبو عبد الله محمد بن عبد المنعم الحميري، **صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إ. ليفي بروفنسال، القاهرة، 1937، ص. 29.

(5) الشريف الإدريسي، **كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، تحقيق مجموعة من الباحثين، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د. ت.، مج.II، ص. 859.

(6) نفسه، ص. 525.

"هذا البحر المباشر للتراب إنما يُمشى على متنه مع دائرة التراب، ولا يقتحم عرضه إلا من أجرم أو أتلف نفسه، إذ ليس فيه مطلب لأحد. فإنه يخاف عليه أن يبلغ أسباب الهلاك"[1].

ومع كل هذه الشهادات لجغرافيي العرب القدامى عن البحر المحيط، فقد تجرأ الكثيرون من المغامرين في الغرب الإسلامي على ركوبه، من أجل استكشاف خباياه، إذ خلدت بعض المصادر الجغرافية ذكر أشخاص أقدموا على محاولات رائدة لاقتحام بحر الظلمات. وترجع أقدمها إلى عهد الإمام إدريس الأزهر (177 هـ - 213 هـ) ثاني ملوك الأسرة الإدريسية بالمغرب الأقصى، وقد روى تفاصيلها أبو حامد الغرناطي في قالب مشوق؛ ويحكي أن إدريس الثاني **"رأى على ساحل هذا البحر في مملكته بناء من بناء الأولين، فرأَس بخياله من البحر ناسا، وذلك البناء كان لمكانهم، فاتخذ سفنا لغزوهم، ووجه رجلا يقال له غوث في أناس؛ فساروا في البحر نحو شهر، حتى صاروا إلى بحر ممتاز عن بحرهم، وعرفوا ذلك بالماء، لأنهم رأوه شبها بالجامد، لا [تخرقه] السفن، مظلم الهواء؛ فمالوا إلى الجنوب في بحرهم، فانتهوا إلى جزيرة حدّوها في السعة مقدار مسيرة عشرة أيام في مثلها؛ فأوقعوا بأهلها، وهم مشركون يعبدون الأصنام، فسبَوا منها مقدار خمسمائة رأس، رأوا من النساء في الأجسام والجمال عجبا، وذكروا أنهم قاتلوهم بالحجارة وقرون الغنم، ولم يكن لهم سلاح غير ذلك؛ وذكر أولئك السبي، أن وراءهم جزيرة تسمى قرقرة، لباسهم شبه لباس البربر، وصلاتهم مثل صلاتهم، ولهم سلاح، وهم في ناحية المغرب من هذه الجزيرة"**[2].

وترجع محاولة أخرى إلى المغامر الأندلسي المسمى خشخاش الذي **"خاطر بنفسه... وكان من فتيان قرطبة، في جماعة من أحداثها، فركبوا مراكب استعدوها، ودخلوا هذا البحر، وغابوا فيه مدة؛ ثم أتى بغنائم واسعة وأخبار**

---

(1) الزهري، كتاب الجعرافية، ص. 3.

(2) المعرب عن بعض عجائب المغرب، ص. 163.

مشهورة"[1]. ومن المعلوم أن هذا المغامر عاصر عهد الإمارة الأموية بالأندلس، إذ يذكر العذري أنه استشهد سنة 245 هـ[2]، أثناء الدفاع عن سواحلها أمام غارات النورمان، الذين تنعتهم المصادر العربية بـ"**المجوس**" خلال عهد الأمير محمد بن عبد الرحمن (238 - 272 هـ)؛ فلا مصداقية لما قدّره الباحث الإسباني **خوان فيرنيط** حول تاريخ هذه الرحلة الذي جعله قبل سنة 354 هـ/ 965م[3].

ويذكر النويري محاولتين أخريين تمتا لاستكشاف جزر البحر المحيط انطلاقا من الأندلس، وهو يعين بالتحديد "**الجزائر الخالدات**"؛ فبينما يعزو الرحلة الأولى إلى محض الصدفة والحادث العارض، يذكر أن المحاولة الأخرى كانت ذات طابع استكشافي، وانتهت بالفشل والضياع؛ إذ يقول "**إن بعض المراكب عصفت عليها الريح فألقتها إلى جزيرة من هذه الجزائر، فنزل من فيها من الركاب إليها، فوجدوا فيها من أنواع أشجار الفواكه وأشجار الأفاويه وأنواع اليواقيت كل مستحسن؛ فحملوا منه ما أطاقوا ودخلوا به بلاد الأندلس. فسألهم ملكها من أين لهم هذا فأخبروه بأمرهم، فجهز مراكب وسيرها، فلم يقفوا على جزيرة منها، وعدمت المراكب لعظم البحر وشدة عصف الريح فلم يرجع منها شيء**"[4].

أما **الفتيان المغررون**، فقد كان خروجهم من لشبونة بغرض "**ركوب بحر الظلمات، ليعرفوا ما فيه، وإلى أين انتهاؤه... وذلك أنهم اجتمعوا ثمانية رجال كلهم أبناء عم، فأنشأوا مركبا حمّالا وأدخلوا فيه من الماء والزاد ما يكفيهم لأشهر؛ ثم**

---

(1) البكري، المسالك والممالك، ج. 1، ص. 203؛ صفة جزيرة الأندلس، ص. 28 - 29.

(2) أبو العباس أحمد بن عمر بن أنس العذري المعروف بابن الدلائي، **نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار وتنويع الآثار، والبستان في غرائب البلدان، والمسالك إلى جميع الممالك**، تحقيق د. عبد العزيز الأهواني، منشورات معهد الدراسات الإسلامية بمدريد، 1965، ص. 119.

(3) خوان فيرنيط، "**هل هناك أصل عربي إسباني لفن الخرائط البحرية؟**"، مجلة المعهد المصري للدراسات الإسلامية بمدريد، العدد الأول، السنة الأولى، (1953)، ص. 84.

(4) شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب النويري، **نهاية الأرب في فنون الأدب**، نسخة مصورة عن طبعة دار الكتب المصرية. د. ت.، س. 1، ص. 229.

دخلوا البحر في أول طاروس الريح الشرقية، فجروا بها نحوا من أحد عشر يوما، فوصلوا إلى بحر غليظ الموج، كدر الروائح، كثير التروش قليل الضوء، فأيقنوا بالتلف، فردّوا قلاعهم في اليد الأخرى، وجروا مع البحر في ناحية الجنوب اثني عشر يوما، فخرجوا إلى جزيرة الغنم... وساروا مع الجنوب اثني عشر يوما، إلى أن لاحت لهم جزيرة فنظروا فيها إلى عمارة وحرث، فقصدوا إليها ليروا ما فيها؛ فما كان غير بعيد حتى أحيط بهم في زوارق هناك، فأخذوا وحملوا في مركبهم إلى مدينة على ضفة البحر، فنزلوا بها فرأوا فيها رجالا شقرا زعرا شعور رؤوسهم سبطة، وهم طوال القدود، ولنسائهم جمال عجيب، فاعتقلوا منها في بيت ثلاثة أيام، ثم دخل عليهم في اليوم الرابع رجل يتكلم اللسان العربي، فسألهم عن حالهم وفيما جاؤوا، وأين بلدهم، فأخبروه بكل خبرهم فوعدهم خيرا، وأعلمهم أنه ترجمان الملك؛ فلما كان في اليوم الثاني من ذلك اليوم، أحضروا بين يدي الملك، فسألهم عما سألهم الترجمان عنه، فأخبروه... أنهم اقتحموا البحر ليروا ما به من الأخبار والعجائب، ويقفوا على نهايته"[1]؛ فما كان من ذلك الملك إلا أن أخبرهم - بكامل السخرية - أن أباه كان سبّاقا إلى تنفيذ هذه الفكرة الطموحة دون جدوى! وإذا كانت محاولة الفتيان المغررين قد باءت بالفشل في تحقيق غايتها، فهي على الأقل أكدت لمعاصريهم من الأندلسيين والمغاربة وغيرهم وجود شعب "الكوانشيس" بعيدا عن سواحل الغرب الإسلامي التي خبروها شيئا ما، وقدمت لنا شعور هؤلاء المغامرين تجاه بحر الظلمات، ورغبتهم الملحة في الوصول إلى حقائق جغرافية لم تكن آنئذ في متناولهم؛ ويحدد فيرنيط السالف الذكر تاريخها في سنة 422 هـ/1031 م[2].

وهذه الرواية - على شهرتها - تثير ملاحظات عديدة، فجدير بالانتباه أن هؤلاء الفتية كانوا بلديي مدينة لشبونة البرتغالية خلال عهود السيادة الإسلامية بشبه

(1) نزهة المشتاق، مج. 2، ص. 548 - 549.

(2) هل هناك أصل عربي إسباني لفن الخرائط البحرية؟، ص. 84.

جزيرة إيبيريا، وتفاصيل الرحلة تبين أنهم تمكنوا من صنع مركب حمّال قادر على تخزين الماء والزاد بقدر يكفيهم لمدة طويلة، وعلى مواجهة أمواج المحيط الأطلنتي العاتية، وهذه كلها أدلة وقرائن تؤكد أن الصعوبات التقنية لم تكن دائما تشكل عائقا أمام أهل الغرب الإسلامي للإبحار في أعالي البحر المحيط؛ والأكثر إثارة للاستغراب وجود شخص يعرف اللغة العربية، وهو ما يدعو إلى التفكير في إمكان وجود اتصال سكان تلك الجزر النائية بالقارة الإفريقية منذ وقت مبكر؛ ومما يدعم هذه الفرضية وجود إشارة في غاية الطرافة تعود إلى عصر الموحدين، وردت في ترجمة أحد المتصوفة عن "**جزائر بحر المغرب الأقصى**"[1]، والتي نرجح أنها جزر الخالدات؛ والمثير في الأمر أن صاحب الترجمة كان يتردد على تلك الجزر لنشر الإسلام بين أهلها، وهو ما يطرح احتمال وجود خط بحري قار بين المغرب الأقصى وجزائر الخالدات.

أما القائد البحري المغربي الأصل **ابن فاطمة**، الذي يعد مؤلفه الضائع أوثق مصادر ابن سعيد في جغرافيته، فقد "**ركب البحر المحيط مرة إلى نول لمطة، فانخرم المركب، فوقع إلى ضباب كثيف وأقاصير، وضلّ البحريون ولم يعلموا حيث هم، حتى تركوا المركب الكبير، وأخذوا زادا في القارب الصغير، وصاروا [طورا] يجرونه على الحشيش وطورا ينهضون بالمجاديف، إلى أن انتهوا بعد مدة إلى قاع هذا الجون... ولم ينتهوا إلى البرّ إلا وقد كاد الزّاد أن يفرغ**"[2]؛ وبعد

---

(1) أبو يعقوب يوسف بن يحيى التادلي المعروف بابن الزيات، **التشوف إلى رجال التصوف وأخبار أبي العباس السبتي**، تحقيق أحمد التوفيق، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة بحوث ودراسات رقم: 22، ط. 2، الدار البيضاء، مطبعة النجاح الجديدة، 1997، ص. 410 - 411؛ وقد جاء في ترجمة أبي يحيى أبي بكر بن محيو الصنهاجي المعروف بأبي يحيى السائح أنه "**دخل جزائر بحر المغرب الأقصى ونفع الله به خلقا كثيرا**". كما ورد في الترجمة على لسان صاحبها، قوله: "وجدت في جزائر بحر المغرب أقواما لا يعرفون الإسلام، فعلمت الرجال والنساء الإسلام والشرائع ولم أفارقهم حتى كانوا يصلون صلاة الصبح".

(2) أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد، **بسط الأرض في الطول والعرض، أو كتاب الجغرافيا**، =

نجاتهم إلى البر الإفريقي، في مضارب قبيلة گدالة الأمازيغية، غيّروا وسيلة سفرهم، فباعوا المركب، وانتقلوا برا إلى مدينة تيغيرا، قاعدة تلك القبيلة، ومنها إلى نول على سبيل العودة[1]. ويُقَدِّر بعض الدارسين تاريخ هذه الرحلة في النصف الثاني من القرن السادس الهجري على وجه التقريب[2]؛ وبالتالي فتلك محاولة عربية رائدة لاستكشاف السواحل الغربية لإفريقيا، التي لم يصلها الأوروبيون حتى القرن التاسع الهجري - الخامس عشر الميلادي[3].

2. الاسترشاد بالرياح وباقي الظواهر الطبيعية لدى البحارة:

إلى جانب اعتماد العرب في النقل البحري على الرياح، بوصفها أكبر طاقة محركة من أجل "**إجراء السفينة الثقيلة وقطع المسافة الطويلة بمدة يسيرة**"[4]؛ فقد استعان بحارتهم بظواهر أخرى للاستدلال بها على أوقات الملاحة ومكامن الخطر في البحر، من قبيل النجوم وفصول السنة وساعات الليل والنهار، وحركة المد والجزر، وبعض الطيور والأحياء البحرية.

1.2. الاسترشاد بالرياح:

لقد أسهب الأدباء والجغرافيون العرب في التنبيه على فضل الرياح وما

=

تحقيق خوان فيرنيط خينيث، منشورات معهد مولاي الحسن، تطوان، 1958، ص. 111.

(1) نفسه، ص. 112.

(2) د. حسين مؤنس، **تاريخ الجغرافية والجغرافيين في الأندلس**، ط. 2، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، 1986، ص. 507.

(3) لطف الله قاري، "**رحلات عرب الأندلس وشمال إفريقية إلى جزر الأطلسي والأمريكيتين: حصر للمعلومات والنتائج**"، في السجل العلمي لندوة الأندلس، ق. II: المورسكيون - الكتابات الاستشراقية - الجغرافية والرحلات، مطبوعات مكتبة الملك عبد العزيز العامة، الرياض، 1417 - 1996، ص. 491.

(4) زكرياء بن محمد بن محمود القزويني، **عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات**، تحقيق فاروق سعد، ط. 1، بيروت، دار الآفاق الجديدة، 1973، ص. 143.

شرفت به على غيرها، ولاحظوا "**أفعالها وتأثيراتها**"[1]، ونظموا الأشعار في هذا المعنى، ناهيك عن تعداد أنواع الرياح، وأوصافها المعهودة. ومن بين التصنيفات الدقيقة للرياح، يمكن انتقاء التصنيف الذي اقترن بالملاحة البحرية، وقد وضعه ابن عاصم الذي انطلق من بيئته المحلية، وهو يعدد ستة أنواع من الرياح وهي "**القبول والدبور والشمال والجنوب والنكباء وريح يقال لها محوة [...]. ثم فسر ذلك بأن جعل ما بين المشرقين مخرج القبول، وما بين المغربين مخرج الدبور، وما بين القطب الشمالي ومغرب الصيف مخرج الشمال، وما بين القطب الجنوبي ومغرب الشتاء مخرج الجنوب، وجعل ما بين القطب الأعلى إلى مشرق الصيف مخرج النكباء، وجعل ما بين القطب الأسفل إلى مشرق الشتاء مخرج محوة - وسميت محوة لأنها تمحو السحاب**"[2]. والملاحظ أن لديه وعي تام بوجود اختلافات إقليمية لمفعول الرياح ببلاد الغرب الإسلامي، وهذا يدل على دراية جيدة بها، حيث يقول في هذا الصدد ما نصه: "**وللأوطان والبلدان في هذه الرياح اختلاف شديد، فرب بلد يكون تأذي أهله بإحدى الرياح أشد من تأذيهم بسائرها، ويكون بعضها أوفق لهم وإن كانت أكرهها إلى غيرهم كالذي يرى بالأندلس من حمد أهل الشق الغربي منها للدبور في الشتاء والصيف، وذم أهل الشق الشرقي لها، وحمد أهل الشق الشرقي للصباء، وذم أهل الشق الغربي لها**"[3].

كما أورد ابن هشام اللخمي (ت. 577 هـ) تصنيفا قرن فيه الاصطلاحات المتداولة بين أهل القلم ونظيراتها التي تجري على ألسنة العوام بالغرب الإسلامي، "**فالجنوب وهي القبلية ... تأتي عن يمينك وأنت مستقبل مطلع الشمس وهي التي**

---

(1) أبو الحسن علي بن الحسين الهذلي المسعودي، **التنبيه والإشراف**، نشر لجنة تحقيق التراث لدار مكتبة الهلال، بيروت، 1993، ص. 32 - 33.

(2) أبو بكر عبد الله بن حسين بن إبراهيم ابن حسين بن عاصم الثقفي، **كتاب الأنواء والأزمنة ومعرفة أعيان الكواكب**، تحقيق حسين ألمالي، أنقرة، 1997، ص. 232.

(3) نفسه، ص. 239.

تسميها العامة اللبج. والشمال وهي التي تأتي عن يسارك وأنت على تلك الهيئة وهي الشامية، وهي التي تقول لها العامة الجرج. والصبا وهي التي قبل وجهك وأنت مستقبل مطلع الشمس وهي التي تسميها الشرقية. والدبور وهي التي تهب من خلفك وأنت على تلك الهيئة وهي التي تسميها الغربية. والنكباء كل ريح أتت بين مهبي ريحين من هذه الرياح، سميت بذلك لأنها تنكّبت أي عدلت عن مهابّ هذه الأربع"[1].

وقد استعرض ابن دحية البلنسي الرياح المعروفة خلال عصره مع بعض الاختلافات في التسميات، حيث يقول: "الشمال: هي الريح الشامية؛ والجنوب: هي الريح اليمانية، وتسمى النعامى والأزيب،... وهي تهب من ناحية سهيل؛ والصبا: هي الريح الشرقية، ويقال لها: القبول، تهب من مطلع الشمس؛ والدبور: هي الريح الغربية، يابسة جافية، ليس فيها ندوة؛ وأفضل هذه الرياح في جميع الأزمان ريح الصبا، لها نسيم وروح"[2].

بينما ركز بعض أهل القلم على الحديث عن العلاقة الوطيدة بين مختلف أنواع الرياح والأنشطة البشرية المرتبطة بها، بما في ذلك الملاحة البحرية، مثل تبيان استغلالها كقوة دافعة للسفن[3]، فهي تحجّ السفينة وتدفعها[4]. كما استدلوا بها على الجهات[5]؛ وغني عن القول إن بعض أنواع الرياح أثرت سلبا أو إيجابا على هذه

(1) ابن هشام اللخمي، **المدخل إلى تقويم اللسان وتعليم البيان**، تحقيق خوسي بيريث لاثارو، معهد التعاون مع العالم العربي، مدريد، 1990، مج. II، ص. 258.

(2) أبو الخطاب عمر بن حسن بن دحية الكلبي، **المطرب من أشعار أهل المغرب**، تحقيق إبراهيم الأبياري وحامد عبد المجيد وأحمد أحمد بدوي، مراجعة د. طه حسين، القاهرة، 1993، ص. 228 - 229.

(3) انظر: المعرب عن بعض عجائب المغرب، ص. 125 - 136.

(4) معجم البلدان، مج. III، ص. 351.

(5) القزويني، **عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات**، تحقيق فاروق سعد، ط. 1، بيروت: دار الآفاق الجديدة، 1973، ص. 148.

الحركة، إلى حد أن رياح الجنوب مثلا اشتهرت لدى النواتية بأنها "**تهيج البحر**"[1]. وحاول البعض البحث عن علة هذا التأثير في كونها "**إذا هبت فقوتها في العلو والهواء أكثر، لأنها موكلة بالسحاب وتحرك الأغصان ورؤوس البحار**"[2]؛ كما استرشدوا بها في معرفة الأوقات المناسبة للملاحة البحرية. وعموما فقد أطلق "**الطاروس**"[3] على كل ريح تسعف في الإبحار، ويقال "**طاروس جيد**"[4] لما كان منها مساعدا على سرعة سير السفن والمراكب الشراعية.

2.2. الاسترشاد بظواهر طبيعية أخرى:

استرشد البحارة بمطالع النجوم لركوب لجة البحار، فاعتقد البعض أنه "**إذا طلعت الثريا ارتجّ البحر، واختلفت الرياح**"[5]. وتثبت المصادر أن علماء العرب عرفوا المد والجزر، وراقبوا هذه الظاهرة، وبحثوا عن علتها، مستأنسين بكتب علماء اليونان، أمثال **أرسطوطاليس وأرشميدس**، ومحاولين فهمها بناء على المعاينة المباشرة؛ فمنهم من قال: "**إن المد والجزر يحدثان عن الشمس إذا حرّكت الريحُ البحارَ وموّجتها، فإذا انتهى ذلك إلى البحر المسمى أطلنطيقس [الأطلنتي] وهو البحر المحيط، كان معه المد، وإذا صارت هذه الريح في النقصان والسكون كان عنها الجزر**"[6]؛ ومنهم من "**يرى أن علة المد والجزر تكون بامتلاء القمر وزيادته،**

(1) المعرب عن بعض عجائب المغرب، ص. 127.

(2) نفسه، ص. 126.

(3) أبو القاسم محمد بن علي بن حوقل النصيبي، **كتاب صورة الأرض**، القاهرة: دار الكتاب الإسلامي، د. ت.، ص. 202؛ نزهة المشتاق، مج. II، ص. 548؛

Dozy, Reinhart P. A., **Supplément aux dictionnaires arabes**, Beyrouth, 1968, t. II, p.18.

(4) صورة الأرض، ص. 201.

(5) مرجع هذا الاعتقاد إلى الحديث النبوي: **((من ركب البحر بعد طلوع الثريا، فقد برئت منه الذمة))**، انظر: أبو بكر أحمد بن محمد بن الفقيه الهمذاني، **مختصر كتاب البلدان**، تحقيق دي خويه، ليدن، 1885، (أعيد نشره عن دار صادر - بيروت، د. ت.)، ص. 9.

(6) نزهة المشتاق، مج. I، ص. 93.

وأن الجزر يكون بنقصانه"[1]. ويشير إليهما الإدريسي في سياق حديثه عن بحر الزقاق، بقوله: **"هذا البحر في كل يوم وليلة يجزر مرتين ويمتلئ مرتين فعلا دائما"**[2]. كما يستخدم الجغرافي نفسه مصطلح الفيض بمناسبة حديثه عن المد والجزر، بما نصه: **"إن المد والجزر الذي رأيناه عيانا في بحر الظلمات وهو البحر المحيط بغربي الأندلس وبلاد برطانية [بريطانيا]، فإن المدّ يبتدئ فيه في الساعة الثالثة من النهار إلى أول الساعة التاسعة، ثم تأخذ في الجزر ست ساعات مع آخر النهار ثم يمد ست ساعات ثم يجزر ست ساعات، هكذا يمد في اليوم مرة وفي الليل مرة؛ ويجزر في اليوم مرة وفي الليل مرة أخرى (...) وزيادة الماء في المد يكون في ليلة ثلاث عشرة وليلة أربع عشرة وليلة خمس عشرة وليلة ست عشرة، ففي هذه الليالي المذكورة يفيض المد فيضا كثيرا ويصل إلى أمكنة لا يصل إليها إلا في مثل تلك الليالي من الشهر الآتي؛ وهذا من آيات الله المبصرة في هذا البحر يراه أهل المغرب مشاهدة لا امتراء فيه ويسمى هذا المدّ فيضا"**[3]. ومن الملاحظ أن بحارة الغرب الإسلامي عرفوا كيف يستغلون حركة المد والجزر لولوج السفن مصبات الأنهار وأرصفة المراسي، حسب طبوغرافيتها وما تتيحه من إمكانات الرسو في حالة المد فقط؛ فعلى سبيل المثال يصف الإدريسي مرسى قابس بإفريقية قائلا: **"ومرساها في البحر ليس بشيء لأنه لا يستر من ريح وإنما ترسي القوارب بواديها وهو نهر صغير يدخله المد والجزر وترسي به المراكب الصغار وليس بكثير السعة، وإنما يطلع المد للإرساء نحوا من رمية سهم"**[4].

ومن الطريف أنهم استدلّوا بطائر مائي وجد في بحر المغرب، وهو **"طائر مبارك يتبرك به أصحاب المراكب، يبيض عند سكون البحر على الساحل، فإذا رأوا**

---

(1) نفس المصدر والصفحة.

(2) نزهة المشتاق، ج. 2، ص. 527.

(3) نفسه، ص. 93 - 94.

(4) نزهة المشتاق، ج. 1، ص. 280.

بيضه عرفوا أن البحر يسكن؛ وهذا الطائر إذا كانت المراكب قريبة من مكان مخوف، يأتي ويطير قدام المركب، ويصعد وينزل كأنه يخبرهم بالخوف، حتى يدبروا أمرهم، والملّاحون يعرفونه"[1]. على أن مخاطر البحار ظلت غامضة وغير مأمونة في الغالب، مثل "**ارتفاع مياهها وهيجانها في أوقات مختلفة من الفصول الأربعة، وأوائل الشهور وأواخرها، وساعات الليل والنهار**"[2]؛ وكذلك "**الدردور**"[3]، وهو الموضع الذي إذا وقعت السفينة فيه لا تخرج. كما استرشد بحارة المشرق بأصوات الطيور، للتعرف على الأوقات المناسبة للملاحة؛ وفي هذا الصدد، يحكي الجاحظ "**أن طائرين يكونان ببلاد السفالة، أحدهما يظهر قبل قدوم السفن إليهم، وقبل أن يمكن البحر من نفسه، لخروجهم في متاجرهم**"[4].

ومع ذلك، فإن تجارب العرب في البحار تدل على تواتر حوادث الغرق لسفنهم وفقد الأرواح أحيانا، وضياع الأمتعة والأموال أحايين أخرى[5]؛ فلا غرو أن تشتهر بينهم حقيقة مساعدة سمك الدلفين للغريق على النجاة، فهو "**يدنو منه حتى يضع الغريق يده على ظهره، فيسبح والغريق يذهب معه، ويستعين بالاتكاء عليه، والتعلق به حتى ينجيه، وهو عند البحريين مشهور**"[6].

---

(1) عجائب المخلوقات، ص. 178.

(2) نفسه، ص. 150.

(3) نفسه، ص. 153.

(4) أبو عثمان عمرو بن بحر الجاحظ، **كتاب الحيوان**، تحقيق عبد السلام محمد هارون، بيروت: دار الجيل، 1416 - 1996، ج. 3، ص. 515.

(5) تحفل كتب التراجم والطبقات بعدة روايات عن غرق السفن وفقد الأنفس والمال في مثل هذه الحوادث؛ انظر على سبيل المثال: محمد بن حارث الخشني، **أخبار الفقهاء والمحدثين**، تحقيق ماريا آبيلا ولويس مولينا، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد، 1992، ص. 78، 176 - 177؛ أبو الوليد عبد الله بن محمد بن يوسف ابن الفرضي، **تاريخ علماء الأندلس**، تحقيق إبراهيم الأبياري، ط. 2، القاهرة - بيروت، 1989، ج. 2، ص. 734.

(6) ابن الفقيه، ص.62 - 63.

وليس مستطرفا أن تُدْرَج في كتب الفقه المغربية والأندلسية أبواب وفصول مقصورة على حوادث عطب السفن وغرقها "غرقا مغروقا"[1]، حسب ما جاء في أحد المتون الفقهية الإفريقية؛ وأن تُثْبَت بين ثنايا هذه المجاميع الفقهية أحكام وفتاوى تخص كيفية التصرف في مقذوفات البحر من حمولات السفن الغارقة، وما يطرحه ركاب السفن من أمتعة وبضائع رجاء النجاة من الغرق.

3. فترات الملاحة بالغرب الإسلامي:

لقد نشطت الملاحة البحرية بالغرب الإسلامي خلال العصر الوسيط، سواء بين مراسي البحر المتوسط الواقعة على نفس الضفة، والتي ما فتئت تقوم مقام الطرق البرية في كثير من الحالات، وخاصة بالنسبة إلى المناطق الساحلية ذات التضاريس الوعرة، وفي حالة نقل أجرام ضخمة مثل الأخشاب؛ أو بين عدوتي الأندلس وشمال إفريقيا، بحيث ظلت كتب الجغرافيا تشير حتى النصف الثاني من القرن السادس للهجرة، إلى وجود خطوط بحرية قارة بين مراسي الضفتين. ومع ذلك، فقد ظل السفر بحرا محصورا في أوقات معينة من السنة، دون أن يتوقف نهائيا في بقيتها، خاصة بالنسبة إلى السفن الصغيرة التي يظل بإمكانها أن تتنقل من موضع إلى آخر[2].

1.3. الفترات الموافقة للملاحة:

إن أطيب أوقات الملاحة في البحر المتوسط كانت تبتدئ مع هبوب الرياح الشرقية خلال فصل الربيع، ما بين أواسط أبريل وأواخر شهر ماي؛ قبل أن تستأنف

(1) أبو القاسم خلف بن أبي فراس القروي، كتاب أكرية السفن، تحقيق د. عبد السلام الجعماطي، منشورات جمعية تطاون أسمير، سلسلة تراث: 14، تطوان، 1430 هـ - 2009م، ص. 62؛ ويتعلق الأمر بأحد أبوابه التي أفردها المؤلف تحت عنوان: "**باب ما جاء في السفينة تعطب في بعض مسافتها، أو بعد بلوغها إلى آخر غايتها، والحكم فيما خرج من حمولتها، مجهولا أو معلوما، سالما أو مبلولا، والدعوى في نقد الكراء**"، ص. 60 - 64.

(2) رايس، البحر والتاريخ، ص. 18.

من جديد خلال فصل الخريف ابتداء من أواسط أكتوبر، بيد أنها تستمر مدة وجيزة لا تتجاوز خمسة عشر يوما[1]؛ ويشير أحد أمثال العوام بالأندلس إلى ما يؤكد انطلاق موسم الملاحة بالمتوسط بعد انصرام شهر أبريل، إذ يقول المثل: "**إذا جاز أبريل، اعمل فوق البحر اسرير**"[2]؛ بمعنى: إذا انصرم شهر أبريل، ضع فوق البحر سريرا، كناية عن هدوئه وتأتّيه للملاحة.

وانطلاقا من المتون المؤلفة في التقويم والأنواء، يمكن وضع تحديد أكثر دقة للفترات التي نشطت خلالها الملاحة بالمتوسط، مثل قول ابن عاصم عن شهر يناير - رغم ما سيأتي ذكره عن اشتداد البحر في إبانه - أن "**فيه يركب البحر في طيب يكون إما في أوله وإما في آخره، ويقول البحريون إنه أحسن الأوقات لركوبه**"[3]. وعلى غرار ذلك، أثبت ابن عاصم رأي أهل المعرفة بأوقات الملاحة في باقي شهور السنة؛ فعن شهر يونيو "**يقول البحريون إن هذا الشهر يسمى عندهم العروس الأول، ويصلح فيه ركوب البحر**"[4]؛ وتتيسر الملاحة حتى شتنبر، إذ "**يطيب في هذا الشهر ركوب البحر والإمعان فيه**"[5].

ومثلما هو الحال في الحوض الغربي للبحر المتوسط، توحي رواية البكري عن منارة الإسكندرية، وابتداء موسم احتراس حركة السفن قبالة سواحلها، أن نظام الملاحة في القسم الشرقي لهذا البحر بدوره خضع لنفس الميقات؛ إذ يشير إلى ذلك مباشرة بعد ذكره ليوم المجمع الذي يحتفل فيه أهل المدينة بأول خميس من شهر ماي، بقوله: "**ومن ذلك اليوم يبتدأ باحتراس البحر**"[6]، مما يفيد أن الملاحة

(1) Ingrid Bejarano Escanilla, "**Orientaciones por astros y vientos**", en Al - Andalus y el Mediterráneo, Madrid, 1995, pp. 274 - 275.

(2) أمثال العوام بالأندلس، ق. 2، ص. 18.

(3) ابن عاصم، كتاب الأنواء، ص. 105.

(4) نفسه، ص. 143.

(5) نفسه، ص. 169.

(6) البكري، المسالك والممالك، ج. 2، ص. 638؛ ومما يجدر التنبيه إليه أن المتن المحقق =

البحرية تستأنف ابتداء من هذا التاريخ بشكل كثيف.

2.3. فترات توقف الملاحة:

تعود معرفة العرب بفترات صعوبة الإبحار في مياه البحر المتوسط إلى القرنين الثاني والثالث للهجرة، فقد ذكر **ابن رسته** عن السواحل الشمالية للبحر الشامي أنها "**إذا صارت الشمس في أول العقرب، إلى أن تصير في أول الحوت في هذه الأربعة الأشهر، لا يستطيع الناس ركوبه، وذلك أن الشمس تتباعد عنه وتحدث فيه الرياح العاصفة**"[1]؛ لذلك فإن الإبحار فيه لم يكن متيسرا في جميع فترات السنة، فهو - حسب المقدسي - "**بحر صعب هائج**"[2]؛ وكان يصعب الإبحار في بعض جهاته مثل مضيق جبل طارق، أو بحر الزقاق، إذ كان عبوره خطرا "**في أصعب الأوقات في شهر** [يناير]"[3]، أو "**في وقت تنكر البحر**"[4]، أي هيجانه. ومن ثمة تردد بعض الناس في خوضه، على تكرّه من نفوسهم[5].

وعموما فإن الفترة التي اتصفت بصعوبة الإبحار، قد امتدت من نونبر حتى مارس، حسب إحدى وثائق جنيزة القاهرة[6]. بينما حددت "رسالة في أوقات السنة" تاريخ انغلاق البحر المتوسط في وجه المسافرين، ما بين خامس عشر نونبر

=

وردت فيه عبارة "أول خميس من شهر بابه"، غير أن إحدى نسخ الكتاب تورد شهر "مايه" وهو الصواب على الأرجح.

(1) أبو علي أحمد بن عمر ابن رسته، **كتاب الأعلاق النفيسة**، تحقيق دي خويه، طبع في مدينة ليدن، 1892، أعيد طبعه ببيروت عن دار صادر، د. ت.، ص. 88.

(2) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص. 15

(3) صفة جزيرة الأندلس، ص. 7.

(4) أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، **المغرب في حلى المغرب**، تحقيق خليل منصور، ط. 1، بيروت: دار الكتب العلمية، 1997، ج1، ص. 148.

(5) أبو القاسم خلف بن عبد الملك بن بشكوال، **كتاب الصلة**، تحقيق السيد عزت العطار الحسيني، ط. 2، القاهرة: مكتبة الخانجي 1994، ج1، ص. 241 - 242.

(6) pp. 274 - 275. Orientaciones por astros y vientos.

وحادي عشر ماي؛ ويعزى توقف الملاحة حسب هذه الرسالة إلى عدة عوائق، على رأسها العواصف والأمطار الشتوية، والغيوم الكثيفة التي تحجب الشمس بالنهار والنجوم ليلا؛ ناهيك عن الضباب والسحب المنخفضة التي تحول دون رؤية السواحل[1]. أما البيروني، فقد أكد أن الملاحة ببحري فارس والإسكندرية لا تتوقف فحسب، بل وتجر السفن إلى الساحل منذ اليوم الثالث عشر من نونبر، حيث إن "**للبحر أياما معلومة يتغطمط فيها ويكدر هواؤه وتشتد أمواجه، وتكثر ظلمته، فلا يستطاع لذلك سلوكه**"[2].

إن حصر زمن الملاحة بمختلف أجزاء المتوسط خلال الفترة الممتدة ما بين فصلي الربيع والصيف، وتوقف نشاطها بصفة عامة في فصلي الخريف والشتاء تؤيده عدة روايات؛ من بينها ما ذكره البكري عن بحارة الأندلس، الذين كانوا يقطعون المتوسط بشكل طولي ذهابا وإيابا بين غربه وشرقه، حيث كانت سفنهم تتوقف بمرسى تَنَس (بالمغرب الأوسط) لقضاء فصل الشتاء. وتؤكد روايته على ذلك، فهي تنص على أنهم كانوا "**يشتون هناك إذا سافروا من الأندلس**"[3]؛ وتضيف الرواية نفسها أنهم كانوا يغادرون هذا المرفأ مع بداية فصل الربيع. وفي سياق تعداده لمراسي عدوة المغرب الأقصى المقابلة لنظائرها الأندلسية، أشار إلى طرف هرك، الذي كانت "**تشتي فيه المراكب الصغار**"[4].

أما أوقات انغلاق البحر جملة أمام السفن تبعا لكتب التقاويم والأنواء، فقد أفاد ابن عاصم أن حركة الملاحة تتوقف ابتداء من الحادي عشر من شهر أكتوبر، حيث "**يرتج البحر**"[5]؛ وتبلغ غاية الصعوبة خلال شهر مارس، حيث إن "**لهذا الشهر**

---

(1) Ibid., p. 275.

(2) أبو الريحان البيروني، **الآثار الباقية من القرون الخالية**، بيروت: دار صادر، د. ت.، ص. 246 - 247.

(3) البكري، المسالك والممالك، ج. 2، ص. 726.

(4) نفسه، ج. 2، ص. 775.

(5) ابن عاصم، كتاب الأنواء، ص. 176؛ ويضيف قائلا: "**فلا تجري فيه جارية**".

رياح يهيج البحر، فلا تجري فيه جارية إلى اليوم السابع عشر من نيسان [أبريل] بعده"[1]. وعلى منواله، يؤكد **عريب بن سعد** أن الرياح تكون شديدة خلال شهر مارس، ولذلك "**لا يدخل البحر في إبانه**"[2]؛ وفي شهر أبريل تهب ريح شرقية "**يخاف منها على المراكب أن تعطب في البحر**"[3]؛ غير أنه "**يصلح ركوب البحر فيما بعدها على ما يذكر أهل المعرفة بالبحور**"[4]. وبعد انقضاء فترة الملاحة الصيفية، يستأنف من جديد وقت انقطاعها مع أواخر أكتوبر بسبب ارتجاج البحر، فـ"**لا تجري فيه جارية**"[5]. أما السابع عشر من نونبر، فـ"**فيه على مذهب ركاب البحر يكون نوء حنديس، فينغلق البحر وترتفع السفن**"[6]. ولدينا في هذا الصدد إشارة إخبارية إلى قيام سكان بلنسية الأندلسية بجر قطع الأسطول بعيدا عن الساحل في أواخر القرن الخامس للهجرة؛ ويبدو أن هذا العمل تم فرضه بصفة إجبارية[7].

نخلص إلى القول إن معرفة أهل الغرب الإسلامي بالبحر المتوسط وبالمحيط الأطلنتي، تفاوتت بينهما سواء من حيث الدراية العلمية النظرية أو من حيث التجربة الميدانية؛ فبقدر ما تعمقت أفكارهم ودقت ملاحظاتهم في فهم طبيعة المتوسط وخبر أسراره، وتمرّس بحارتهم في قياس مسافاته ومعرفة أوقات الملاحة في لجته ومواطن الغرر والعطب منه، وصعوبة الملاحة ببعض أجزائه؛ فإن دراية

---

(1) نفسه، ص. 116.

(2) عريب بن سعد القرطبي، **تقويم قرطبة** منشور تحت عنوان:

Le calendrier de Cordoue, publié par R. DOZY, nouvelle édition accompagnée d'une tradution française annotée par ch. PELLAT, E. J. BRILL, LEIDEN, 1961, p. 55.

(3) نفسه، ص. 69.

(4) ابن عاصم، كتاب الأنواء، ص. 124.

(5) تقويم قرطبة، ص. 157.

(6) نفسه، ص. 167.

(7) أبو العباس أحمد بن محمد ابن عذاري المراكشي، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب**، تحقيق د. إحسان عباس، ط. 3، بيروت: الدار العربية للكتاب - دار الثقافة، 1983، ج. 4، ص. 40.

أهل الغرب الإسلامي بالبحر المحيط لم تبلغ مبلغ معرفتهم بالمتوسط، وظلت مخاوفهم بشأن بحر الظلمات أكبر من أن يغامروا بغزوه على نحو منتظم ومتواتر طيلة العصور الوسطى، مثلما سيحدث مع الكشوفات الجغرافية الأوروبية خلال القرنين 15 و16م.

تصنيف

مراسي الغرب الإسلامي

تصنيف مراسي الغرب الإسلامي

توطئة:

لقد استندت الملاحة البحرية في بلاد الغرب الإسلامي إلى مؤهلات طبيعية مواتية لبناء المراسي التي تأوي إليها السفن، من أجل الاحتماء من هول البحر، أو بغرض الشحن والتفريغ والتزود بالطعام والماء ونقل الركاب؛ كما أن العديد من الموانئ قد احتضنت ورشات لصناعة السفن وقلفطتها وإصلاح أعطابها، وتوفرت مراسي الغرب الإسلامي على تجهيزات دفاعية وإرشادية، وعلى مخازن للعدد البحرية ودواوين لتحصيل المكوس والأعشار؛ وعادة ما كانت تتصل معظمها بالمدن والأحواز المحيطة بها، من خلال علاقة تجارية تتمثل في تصريف فائض الإنتاج، وجلب حاجات السكان المجاورين لها من المواد الغذائية وأسباب العيش الأخرى. ويمكن تصريف مراسي الغرب الإسلامي حسب أزمنة نشاطها الملاحي، أو تبعا لشكلها الطبوغرافي المواجه لساحل البحر.

1. التصنيف الزمني:

صُنِّفَت مرافئ الغرب الإسلامي تبعا للفصل الذي تستقبل خلاله المراكب والقوارب، والملاحظ أن السنة الملاحية في عُرْف البحارة والجغرافيين والرحالين، قد قسمت إلى فصلين فقط، هما الصيف والشتاء؛ حيث كان يُعَبَّرُ عن الفصل الذي ينطلق خلاله النشاط الملاحي بـ"الإبان"[1]، أو "طياب البحر والحين الذي يركب الناس فيه"[2]؛ وبينما يُعَبَّرُ عن موسم توقف الملاحة أو انحصارها على نطاق

---

(1) كتاب أكرية السفن، ص. 52؛ فتاوى البرزلي، ج. 646/3.

(2) كتاب أكرية السفن، ص. 53؛ مسائل ابن رشد، ج. 1121/2.

محدود بأوقات "امتناع ركوب البحر"[1]، أو "ارتجاج البحر وكلب الشتاء"[2]، أو اشتداده. وبالتالي فقد تخصصت بعض المراسي أو اشتهرت بكونها شتوية، في حين اقتصر نشاط مرافئ أخرى على فصل الصيف، فسميت لذلك مرافئ صيفية.

1.1. المرسى الشتوي أو المشتى:

أطلق جغرافيو الغرب الإسلامي لفظ المرسى **"الشتوي"** أو **"المشتى"**، على المراسي التي توفرت على إمكانية استقبال للسفن طيلة فصل الشتاء؛ كما دعيت بنفس الاسم تلك المراسي التي تقضي فيها المراكب فصل الشتاء بمنأى عن المخاطر الطبيعية، فيقال في هذه الحالة أنها تشتي فيها السفن. وعلى سبيل المثال كان طرف هرك على سواحل ريف المغرب الأقصى "تشتي فيه المراكب الصغار"[3]؛ وبمضيق جبل طارق يصف البكري مَرسى موسى بقوله "هو مرسى مأمون مشتى إلا من اللبش"[4]؛ وبالمثل يذكر بعض مراسي المغرب الأوسط بقوله: "مرسى جبل وهران مرسى كبير شتوي سكن من كل ريح [...] ويليه إلى الشرق مرسى عين فروج، وهو مرسى شتوي مأمون"[5].

2.1. المرسى الصيفي:

على العكس من سابقتها، كانت المراسي الصيفية تنفع في استقبال السفن والقوارب ورسوها خلال فصل الصيف فقط، أي في الفترة التي تكون فيها الملاحة متيسّرة بين موانئ البحر المتوسط والبحر المحيط؛ في حين كانت تتعطل حركة الرسو بها في باقي فصول السنة، بسبب انكشافها أمام أمواج البحر العاتية، وعدم قدرتها على حماية السفن من العطب في هذه الظروف. ويتواتر ذكر بعض المراسي

(1) كتاب أكرية السفن، ص. 52، 59.

(2) نفسه، ص. 46.

(3) المسالك والممالك، ج. 2، ص. 775.

(4) نفسه، ص. 782؛ واللبش أو اللبج: وهي الرياح الجنوبية في اللغة المحلية لبحارة المغرب والأندلس.

(5) نفسه، ص. 755 – 757.

بالغرب الإسلامي مشفوعة بوصفها مراسي صيفية، أو أنها غير مأمونة، أي مكشوفة طبوغرافيا أمام الرياح وأمواج البحر. وعلى سبيل المثال، فقد اشتهر مرسى مغيلة بني هاشم بأنه "مرسى صيفي لا يكنّ من ريح "[1]؛ وعلى غراره جاء ذكر مرسى مدينة تنس، على أنه "صيفي يُكِنّ بشرقيه وغربيه"[2]، كما أنه شكل حالة فريدة، حيث كان بمقدوره أن يستقبل السفن الأندلسية التي ترغب في قضاء فصل الشتاء محتمية بحوضه، فالبحارة كانوا "يشتون هناك إذا سافروا من الأندلس"[3]. ولا ريب أن السفن كانت تجرّ فوق اليابسة لتفادي عطبها، ثم لتقييرها وإصلاح ما تلف من هياكلها وعدتها.

2. التصنيف الطبوغرافي:

إن الغالب على المراسي الشتوية أن تكون مكنّة، أي أنها أكثر أمانا على السفن من الرياح والأمواج العاتية؛ لذلك نلاحظ أن وصفها بالشتوية كثيرا ما يقترن بكونها "مأمونة"، وهو ما يتعذر إيجاده من بين المراسي الصيفية، ما عدا في حالات نادرة.

1.2. المرسى المكن:

يعبّر عنه المتقدمون بلفظة "مُكِنّ"، المشتقة من "الكُنّ" وهو العش أو البيت، كناية عن الموضع الذي يحمي من آفات الطبيعة القاسية؛ ويدعى كذلك "مرسى حسن"، وهو صنف من المراسي التي تضمن حماية كافية لرسو المراكب دون أن تتعرض لخطر الرياح العاتية والأمواج القوية، مما قد يتسبب في تحطمها أو عطبها. ويصف الإدريسي المرسى الجنوبي لسبتة بقوله: "والبحر الآخر الذي يليها في جهة الجنوب يقال له بحر بسول وهو مرسى حسن يُرْسَى به فَيُكِنُّ من كل ريح"[4]. كما نوّه البكري بمرسى أصيلة، قائلا: "ومرساها مأمون، والمدخل إليه من الشرق،

(1) نفس المصدر والصفحة.

(2) نفس المصدر والصفحة.

(3) نفسه، ص. 726.

(4) نزهة المشتاق، مج. 2، ص. 528.

ويستدير بالمرسى من ناحية الجوف جسر من حجارة مخلوقة تكفّ عن السفن المُرَفَّأة فيها هيجان البحر"[1].

2.2. المرسى غير المكن:

وهو صنف من المراسي التي لا تضمن سلامة الرسو والحماية من أمواج البحر في أغلب الأحايين؛ وعلى سبيل المثال يصف الإدريسي مرسى قابس بإفريقية قائلا: "ومرساها في البحر ليس بشيء لأنه لا يستر من ريح وإنما ترسي القوارب بواديها وهو نهر صغير يدخله المد والجزر وترسي به المراكب الصغار وليس بكثير السعة، وإنما يطلع المد للإرساء نحوا من رمية سهم"[2]. ويذكر البكري "مرسى قصر الفلوس، وهي مدينة على البحر غير مسكونة، وفيها ماء مجلوب وأحساء ماء ومرساها غير مأمون"[3]؛ كما يصف مرسى دنيل قرب سبتة بأنه "مرسى لطيف"[4]. وعلى غراره، فإن مرسى طنجة كان "محطّ السفن اللطاف، لأن الريح الشرقية تؤذي فيه"[5]. والمقصود بالمراسي اللطيفة تلك التي دقت سعتها وقلت قدرتها الاستيعابية على استقبال السفن؛ وعلى غرار ذلك، فإن المقصود بالسفن اللطاف، تلك المراكب الصغيرة الحجم، التي يستطيع النواتية صرفها إلى الوجهة الآمنة، في حالة اشتداد هول البحر؛ كما أنها تجرّ إلى الساحل عند تعذّر إبحارها بسبب الرياح المعاكسة لاتجاهها، أو عند الحاجة إلى إصلاح أعطابها وقلفطتها من أجل إكمال الرحلات البحرية القصيرة بين المراسي المتقاربة على نفس سيف البحر[6]. وفي هذه الحالة، كانت المراكب تفرغ من حمولتها إن كانت مشحونة، ويتم تجليسها

(1) البكري، المسالك والممالك، مج. 2، ص. 790 - 791.

(2) نزهة المشتاق، مج. 1، ص. 280.

(3) البكري، المسالك والممالك، مج. 2، ص. 756 - 757.

(4) نفسه، ص. 783.

(5) نفسه، ص. 787.

(6) المقصد الشريف، ص. 106.

على البر، قبل مباشرة الإصلاح أو القلفطة[1].

3. تجهيزات بعض المراسي وتدابير ولوجها:

على عكس ما زعمه بعض الدارسين الغربيين على الخصوص[2]، من كون المراسي بالغرب الإسلامي خلال العصور الوسطى كانت أماكن مؤهلة طبيعيا لاستقبال السفن، دون أن تتوفر على أرصفة وتجهيزات؛ يمكن القول إن المراسي المغربية والأندلسية كانت لها تجهيزاتها وبنياتها التحتية، التي تسهل عمليات الرسو والإقلاع والتفريغ والشحن على السفن التي تَلِجُها؛ كما أنها توفرت على أنظمة وأجهزة لإدارتها، وتحصينات متينة لحمايتها من الغارات المباغتة التي تأتيها عن طريق البحر؛ بحيث يمكن التأكيد أن المقولة التي تنفي وجود تجهيزات وتدابير خاصة بهذه المرافئ الإسلامية، باتت من الأمور التي تحتاج إلى إعادة نظر وتمحيص، لأن المعطيات التاريخية تفندها إلى حد كبير.

1.3. تجهيزات ولوج أرصفة المراسي:

تمّ إحكام غلق العديد من المراسي بواسطة السلاسل الحديدية التي ترسل إذا أراد القائمون على تدبير المرسى دخول سفينة، بينما تشد في حالة العكس. ويذكر البكري وجود تقنية بمدخل مرفأ المهدية موجهة لنفس الغاية، موضحا أنه "**على طرفي المرسى برجان بينهما سلسلة من حديد، فإذا أريد إدخال سفينة فيه أرسل حراس البرجين أحد طرفي السلسلة حتى تدخل السفينة، ثم مدوها كما كانت بعد ذلك تحصينا لئلا تطرقها مراكب الروم**"[3]. وعلى غرارها توفرت مدينة تونس على تحصينات قوية تم تعزيزها بسلسلة تتحكم في حركة ولوج الميناء، بنفس

(1) نفسه، ص. 96.

(2) Christophe PICARD, **L'Océan Atlantique Musulman: de la conquête arabe à l'époque almohade: Navigation et mise en valeur des côtes d'Al - Andalus et du Maghreb occidental (Portugal - Espagne - Maroc)**, Paris, MAISON NEUVE & LAROSE, éditions UNESCO, 1997, p. 251 - 253.

(3) نفسه، ص. 683.

الطريقة التي اتبعت بالمهدية؛ ورواية البكري تذكر أنه كان "**بقبلي الميني قصر مبني بالحجارة متقن البناء، وفي الجوف منه حائط صخر كالسور، فصار المدخل بالسفن في هذا الميني بين حائط القصر وهذا السور، وتعرض بينهما سلسلة حديد تمنع المراكب من الدخول والخروج ما دامت متعرضة**"[1].

وإلى عصر هذا التأليف بالذات، تعود بعض الإفادات الطريفة في بابها عن المؤسسات أو الدواوين البحرية، التي أشرفت على تدبير أمور الملاحة والرواج التجاري بمراسي إفريقية؛ حيث يعدّد البكري - ضمن منشآت مرسى المهدية في عصر بني عبيد - "**دار البحر ودار المحاسبات**"؛ كما أشار إلى مخازن مخصصة للمعدات البحرية وما في معناها، وهما "**قبوان كبيران طويلان، لآلات المراكب وعددها، لئلا ينالها شمس ولا مطر**"[2].

وأسس السلطان أبو الحسن المريني (731 - 749 هـ) منشأة بحرية بسبتة عرفت تحت اسم "**بُرْج الماء**"، وتعكس طريقة بنائها، ذلك المستوى التقني الرفيع الذي بلغته حضارة الغرب الإسلامي في العصر المريني، تبعا للوصف الذي قدمه ابن مرزوق، وهو الآتي: "من أعجب ما أنشأه من هذا النمط - رضي الله عنه - الأبراج التي اجتمع أهل الخبرة بالمباني وعرفاء العمارة قبل أن تنشأ، لا يتصور بناؤها على الوجه الذي قدّره وأورده، فجاءت على أتم الوجوه من الإحسان. فمنها برج الماء الذي أنشأه داخل البحر ووسط الأمواج ببحر بسول من سواحل سبتة، وقد حضرت إنشاءه. وكان قد اجتمع الملأ على عدم إمكان بنائه هنالك؛ فنقلت الصخور التي هي كالروابي والأحجار التي لا يتزحزح مثلها إلا بهندسة وأحكام وعجل. فألقيت في تلك التروش وضُمَّ إليها أمثالها، حتى صارت جزيرة في وسط البحر، فأقام عليها ذلك البرج، بحيث يتمكن مشي البهيمة عليه واتصال ممشاه من البر إلى البرج. صان ذلك البرج جميع المرسى، فلا يتهيأ لأحد من المراكب

(1) نفسه، ج. 2، ص. 695 - 696.

(2) البكري، المسالك والممالك، ج. 2، ص. 683.

الدخول لذلك المرسى إلا أن يكون صديقا، وإلا فهو يشرف على جميع ما يدخل تحته، وهو من أعاجيب معمورات المعمورة"[1].

كما أسس أبو الحسن المريني "**بُرْج المَشْحَن**"[2]، وهو برج من الأبراج البحرية بسبتة؛ ومما لا شك فيه أنه كان يؤدي الوظيفة ذاتها التي اضطلعت بها أبراج المدينة، وهي حماية سواحلها ومراقبة حركة ولوج السفن إلى مراسيها. وربما دلّت تسميته بهذا الاسم على وجوده بالقرب من أرصفة مخصصة لشحن السفن وتفريغها.

2.3. منشآت الإرشاد البحري وخفر السواحل:

فرضت حركة الأسفار البحرية بالغرب الإسلامي، سواء بين الأندلس ومراسي بلاد المشرق، أو بين سواحل المغرب والجزائر الشرقية (البليار)، وبين إفريقية وصقلية، معرفة دقيقة بمختلف حيثيات الطرق البحرية السالكة للمتوسط؛ وكانوا أحيانا يسترشدون بعلامات مشتهرة فيما بين الملاحين، فقد أشار جغرافيو الغرب الإسلامي إلى بعضها، من قبيل البناء الذي كان على شكل "**هيكل عظيم يسميه البحريون الفنطاس**"[3]، على جبل سوسة، "**وهو أول ما يرون من البحر إذا قصدوا من صقلية وغيرها**"[4]. وعلى سواحل البحر المحيط، أدى صنم قادس وظيفة الدلالة نفسها للبحريين السالكين لخطوط الملاحة الرابطة بين مرافئ الأندلس وبين نظائرها بعدوة المغرب الأقصى، ويصف أحد جغرافيي الأندلس كيف "**كان للمسلمين في هذه المنارة دليل يدخلون به في البحر الأعظم ويخرجون به، وذلك أنه من كان يريد السفر في البحر الأعظم من هذا البحر الصغير إلى بلاد المغرب وإلى بلاد**

(1) محمد بن مرزوق التلمساني، المسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن، دراسة وتحقيق ماريا خيسوس بيغيرا، إصدارات المكتبة الوطنية، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1401 - 1981، ص. 398 - 399.

(2) نفسه، ص. 399.

(3) البكري، المسالك والممالك، ج. 2، ص. 691.

(4) نفس المصدر الصفحة.

أشبونة وغيرها كانوا يدخلون في البحر حتى تغيب المنارة فيقيمون قلوعهم، ويأخذون إلى حيث شاؤوا من المراسي المغربية مثل سلا وأنفا وبلاد السوس وأزمور"[1].

وإبلاغا في حماية السواحل والمراسي من الغارات البحرية المباغتة، اتبعت طريقة **النفير** بالسواحل[2]؛ كما اتبعت تقنية استعمال النار في التواصل، والتي يسميها أحد مؤرخي العلوم العربية بـ"**التلغراف المرئي**"[3]، وقد عرفت بالشرق الأدنى منذ التاريخ القديم، غير أنها شهدت انتشارا واسعا بدار الإسلام[4]، كما أنها اتخذت أحيانا اتجاها من السواحل نحو المناطق الداخلية مثلما كان شأن مصر تبعا لشهادة ابن عبد الحكم[5]. ومن الطبيعي أن استخدام النار في التواصل اقترن عادة بالأماكن المرتفعة، وخاصة ما وجد منها على مشارف السواحل البحرية؛ لذلك وجدت بين القرنين الهجريين الثاني والخامس سلسلة من الرباطات من الشام حتى المغرب الأقصى، كانت بمنزلة "مراكز للمراقبة والإشارات"[6]، وفي نفس الآن عدّت قلاعا صغيرة للدفاع عن السواحل وضمان سلامة الملاحة بها. كما استخدمت هذه التقنية على متن السفن العربية من أجل التواصل فيما

---

(1) الزهري، ص. 91.

(2) أحسن التقاسيم، ص.177.

(3) Juan Vernet, **Ce que la culture doit aux Arabes d'Espagne**, traduit par Gabriel Martinez - Gros, SINDBAD, 1985, p.246 .

(4) Ibidem.

(5) د. حسين مؤنس، **تاريخ المسلمين في البحر المتوسط: الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية**، الطبعة الأولى، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 1411 هـ - 1991، ص. 59.

(6) موريس لومبار، **الإسلام في مجده الأول: من القرن 2 إلى القرن 5 هـ (8 - 11م)**، ترجمة إسماعيل العربي، ط. 3، الدار البيضاء، 1990، ص. 96.

بينها أو مع اليابسة[1]. وتشير المصادر إلى منشآت مخصصة لهذا الغرض تسمى "**المحارس**"، وهي أبراج وحصون قامت بدور مراقبة البحر وحماية السواحل ببلاد الغرب الإسلامي من الهجمات المباغتة. وقد توفرت مدينة سبتة، بوصفها بوابة المغرب البحرية، ومعبرا استراتيجيا بين البحر المتوسط والبحر المحيط، على ثمانية عشر محرسا، وامتدت المحارس على طول الضفتين الشمالية والجنوبية لسبتة على مسافة اثني عشر ميلا[2]. والجدير بالذكر أن المحارس الممتدة على طول سواحل الغرب الإسلامي خلال عهد السلطان أبي الحسن المريني، كانت تتوفر على نظام فريد للإشعار بوجود العدو في البحر؛ ويذكر ابن مرزوق في هذا الصدد ما يلي: "وحسبك أن مدينة آسفي، وهي آخر المعمورة، إلى بلد الجزائر، جزائر بني مزغنان آخر وسطى الغرب وأول بلاد إفريقية، محارس ومناظر، إذا وقعت النيران في أعلاها، تتصل في الليلة الواحدة أو في بعض ليلة، وذلك مسافة تسير فيها القوافل نحوا من شهرين"[3].

ويصطلح البعض على تسمية هذا الصنف من المباني المقابلة للبحر بـ"**المَنَارَة**"، وهي منشأة عمرانية ذات دور إرشادي ودفاعي، اشتقت تسميتها من النور والإنارة؛ ويتبين من حديث التجاني أن المنارات هي المحارس نفسها[4]، ولعلها تكون صنفا من المحارس، تميز عنها بشكل بنائه أو بوظيفته المرتبطة بالتنبير للسفن أو للإخطار بظهور العدو في البحر. كما أدت وظيفة التوجيه إلى مداخل المراسي والرؤوس

---

(1) Ce que la culture doit aux arabes d'Espagne, p. 246.

(2) محمد بن القاسم الأنصاري السبتي، **اختصار الأخبار عما كان بثغر سبتة من سني الآثار**، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، الطبعة الثانية، الرباط: المطبعة الملكية، 1403 هـ - 1983، ص. 32.

(3) المسند الصحيح، ص. 398.

(4) أبو محمد عبد الله بن محمد بن أحمد التجاني، **رحلة التجاني**، تحقيق حسن حسني عبد الوهاب، ليبيا - تونس: الدار العربية للكتاب، 1981، ص. 23.

الجبلية الشاخصة على السواحل، بغية تيسير الملاحة البحرية وتفادي عطب السفن أو ضلالها عن مقاصدها[1]؛ وعادة ما كان سريان عمل المنارة ضروريا منذ الساعات الأولى من الليل. وتشير رواية مرينية إلى موقع المنارة بسبتة بشكل عرضي من خلال تعدادها لأحداث 648 أو 649 هـ، وقد جاء فيها ما يلي: "فيها [649 هـ] بنى العزفي بسبتة سورا بجانب **المنارة**، وقيل بل كان ذلك في سنة ثمان وأربعين وهو أصح"[2]؛ كما يذكر ابن عبد الملك المراكشي في ترجمة ابن واجب القيسي البلنسي (ت. 637 هـ) - نزيل سبتة - أنه دفن "**بالمنارة** داخل البلد"[3]. بينما يشير إليها التجاني عرضا، في سياق وصفه لمنارة جزيرة شريك؛ ويفيد هذا الوصف في تحديد بعض الخصائص المعمارية لهذا الصنف من الأبنية بالغرب الإسلامي، في قوله: "وذلك المبنى المعروف **بالمنارة**: وهو بناء مستدير الشكل، مفرط الارتفاع، قد انتظم من فصوص الحجارة المربعة الضخمة؛ ينسب بناؤه لابن الأغلب، باني هذه القصور والمحارس الإفريقية كلها، وهي متصلة فيما بين الإسكندرية وبحر الزقاق الذي بسبتة"[4]. ويتبين من بعض القرائن أن المنارة عادة ما كانت تنتصب عالية في مكان مرتفع يشرف على حيز كبير من الساحل المقابل له؛ ويشير إليها ابن الخطيب في السياق ذاته بصفتها أبرز معالم سبتة خلال القرن الثامن الهجري، فحسب قوله المثبت لدى المقري، فإن "المنارة منارة أنوارها"[5]، أي حُسْنِها. كما تفيد رواية

(1) عرّفها د. محمد عمارة بقوله: "منارة - للأرض - : هي الأعلام والعلامات التي تحدد حدودها وفواصلها عن سواها"؛ د. محمد عمارة، **قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية**، الطبعة الأولى، بيروت: دار الشروق، 1413 هـ - 1993م، ص. 566.

(2) ابن أبي زرع، **الذخيرة السنية في تاريخ الدولة المرينية**، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، الرباط: دار المنصور للطباعة والنشر، 1972، ص. 80.

(3) أبو عبد الله محمد بن محمد ابن عبد الملك المراكشي الأنصاري الأوسي، **الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة**، السفر الأول، تحقيق محمد بن شريفة، بيروت: دار الثقافة، د. ت، س. 1 - 474/2.

(4) رحلة التجاني، ص. 23، 220.

(5) شهاب الدين أحمد بن محمد المقري التلمساني، **أزهار الرياض في أخبار عياض**، تحقيق =

أخرى معطيات طبوغرافية عن المكان الذي شيدت عليه منارة سبتة، وقد كانت أرضها في ملك القاضي عياض[1]، حصلت بيده من ميراث جد أبيه عمرون[2]. وهذه المعلمة هي المقصودة بقول كل من ابن الخطيب وابن فرحون - في ترجمة القاضي عياض - : "وبنى في جبل المينا **الراتبة الشهيرة**"[3]؛ وقد رجّح الدكتور محمد بن شريفة أن "**الراتبة**"، هي مجرد تصحيف للفظة "**الرابطة**"، وبنى على رأيه هذا تخريجه لنص "**التعريف بالقاضي عياض**" من تحقيقه[4]؛ ومع أن هذا الاصطلاح قد أثبته المقري في روايته عن ابن عياض نفسه[5]، فنحن لا نرى من ضرورة لاستبعاد اللفظ الأول لوجهين: أما أحدهما، فكون مفردة "الراتبة" جاءت مثبتة في الأصل المعتمد في التحقيق، كما وردت الصيغة نفسها لدى ابن الخطيب وابن فرحون، مثلما سلف التنويه بذلك. وأما الوجه الآخر، فإن مصطلح "الراتب" جاء لدى الأنصاري في سياق حديثه عن المنشأة نفسها؛ ويتأكد هذا التخريج من حديث ابن مرزوق عن أبراج جبل طارق التي أمر بتعميرها السلطان أبو الحسن المريني،

=

مصطفى السقا وإبراهيم الأبياري وعبد الحفيظ شلبي، القاهرة: مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1358 هـ - 1939م (أعيد طبعه تحت إشراف اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين المملكة المغربية والإمارات العربية المتحدة)، مج: 31/1؛ ابن الخطيب، **معيار الاختيار في ذكر المعاهد والديار**، تحقيق د. محمد كمال شبانه، منشورات المعهد الجامعي للبحث العلمي بالمغرب، الرباط، 1397 هـ - 1977م، ص. 72؛ وقد تصحفت اللفظة لدى ابن الخطيب، فجاءت "شوارها"، بدل "أنوارها".

(1) لسان الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله ابن الخطيب السلماني، **الإحاطة في أخبار غرناطة**، تحقيق محمد عبد الله عنان، ط. 1، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1975 - 1977م، مج. 228/4.

(2) أبو عبد الله محمد بن عياض، **التعريف بالقاضي عياض**، تحقيق د. محمد بن شريفة، منشورات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية والثقافة، المحمدية: فضالة، د. ت.، ص. 3؛ أزهار الرياض، ص. 28/1.

(3) إبراهيم بن علي بن فرحون المالكي، **الديباج المذهب في معرفة أعيان علماء المذهب**، تحقيق د. محمد الأحمدي أبو النور، القاهرة: دار التراث، 1972، مج. 48/2.

(4) التعريف بالقاضي عياض، ص. 10، راجع: التعليقين رقم: 48 و49.

(5) أزهار الرياض، مج. 10/3.

وهو قوله: "وعمّر هذه الأبراج كلها بالسكان المرتبين، والذهب والقمح يشملهم في كل شهر، وشحن مجموع أبراج الجبل والسفح ودوره بالأبطال والشجعان من الرجالة والفرسان، يجري على كل منهم ومن معهم من العيال والأولاد المرتبات الكافية، واستمر على ذلك العمل إلى الآن"[1]. كما يذكره في موضع آخر بقوله: "وفي كل محرس منها رجال مرتبون، نظار وطلاع يكشفون البحر"[2]. واللفظة على ما يبدو مشتقة من ترتيب المراقبة والمداومة على الحراسة بها يوميا.

وتأتي نفس المنشأة تحت اسم النَاظُور ويدعى كذلك بالطالع، لتطلعه على ما حوله من الأنحاء؛ وقد اشتهرت سبتة بالناظور الموجود على قمة جبل الميناء، وهو حصن بني منذ عصر المرابطين، وأدى دور المراقبة للملاحة عبر مضيق جبل طارق؛ ويستشف من خلال بعض الروايات التاريخية والمنقبية أن جبل الميناء أو المينة - حسب الإدريسي - شهد تحولات في وظائفه عبر العصور. فخلال القرن الرابع الهجري، فكر المنصور ابن أبي عامر في تحويل المدينة برمتها إلى موضع جبل المينا، إبلاغا في حصانتها. وخلال عصر المرابطين، تم بناء الحصن الذي أطلق عليه سكان سبتة اسم الناظور، واضطلع قاضي سبتة القاضي عياض بإنجاز العمل على أتم وجه، ليقوم بدوره الإنذاري والدفاعي؛ وبهذا الصدد يذكر الأنصاري المدى الجغرافي الذي كان يقع تحت حراسة هذا الناظور، وعبارته هي الآتية: "وهذا الطالع من أعجب الطلائع لكونه يكشف البرين ويشرف على العدوتين إلى بادس من بر الريف، وإلى طرف القسيس شرقا من مالقة، وإلى ما وراء طريف غربا، إلى طرف شنيل من بر الأندلس، فلا يخفى عليه من الزقاق شيء، ولكونه تحت أسوار وأبواب داخل المدينة وفي حكم أهلها إذا تقع فتنة أو يحصل حصار"[3]. ونجد اصطلاح الناظور لدى ابن بطوطة مرادفا للحارس أو المراقب الذي يباشر

(1) المسند الصحيح الحسن، ص. 392.

(2) نفسه، ص. 398.

(3) اختصار الأخبار، ص. 32 - 33.

مراقبة السواحل الأندلسية ورصد تحركات أساطيل العدو: "وكان أمامي **برج الناظور**، فقلت في نفسي: " لو ظهر ها هنا عدو لأنذر به صاحب البرج". ثم تقدمت إلى دار هنالك، فوجدت عليه فارسا مقتولا. فبينما أنا هنالك سمعت الصياح من خلفي، وكنت قد تقدمت أصحابي فعدت إليهم، فوجدت معهم قائد حصن سهيل، فأعلمني أن أربعة أجفان للعدو ظهرت هنالك، ونزل بعض عمارتها إلى البر ولم يكن **الناظور بالبرج**..."(1).

ومن بين تقنيات التواصل والإخطار المشابهة التي استعملت في مراسي الحوض الشرقي للبحر المتوسط، ما يشير إليه البكري عن الكيفية التي كان الرقباء بمنارة الإسكندرية يعتمدون عليها في إشعار الأهالي بوجود العدو في البحر، "فهم يوقدون النار الليل كله في أعلى الحزام الأول من ناحية البحر، فيؤم أهل السفن من جميع البلاد سمت تلك النار ويوقد صاحب السفينة النار، فإذا رأى المحترس [عدوا] في البحر زاد في وقوده وأوقد نارا أخرى إلى ناحية المدينة، فإذا رأى ذلك الذين بالمدينة زادوا في ضرب البوقات والأجراس حذرا من العدو، فاستعد أهل المدينة لذلك"(2).

3.3. عوائد بعض المراسي:

على صعيد العوائد البحرية المميزة لسكان بعض مراسي الغرب الإسلامي خلال العصور الوسطى، يذكر ابن حوقل - بوصفه شاهد عيان زار المنطقة خلال القرن الرابع للهجرة - أن أهل اطرابلس الغرب "لهم في الخير مذهب من طريق العصبية، لا يدانيهم أهل بلد، إذا وردت المراكب ميناءهم عرضت لهم دائما الريح البحرية؛ فيشتد الموج لانكشافه، ويصعب الإرساء، فيبادر أهل البلد بقواربهم ومراسيهم وحبالهم متطوعين، فيقيد المركب ويرسى به في أسرع وقت، بغير كلفة

(1) أبو عبد الله محمد بن بطوطة اللواتي الطنجي، **رحلة ابن بطوطة**، تحقيق طلال حرب، ط. 1، بيروت: دار الكتب العلمية، 1407 - 1987، ص. 678.

(2) البكري، المسالك والممالك، ج. 2، ص. 638.

لأحد، ولا غرامة حبة، ولا جزاء بمثقال."[1].

نقف في هذا المبحث على بعض الملامح البارزة لنظام متكامل، خضعت له إيقاعات الملاحة البحرية بالغرب الإسلامي خلال العصور الوسطى، حيث كان البحارة على دراية جيدة بالمراسي التي تستقبل سفنهم بالشتاء، أو المرافئ الأخرى التي لا تفتح أمامهم أرصفتها إلا في وقت الملاحة الصيفية. كما اعتاد رؤساء السفن الضخمة أن يقصدوا الموانئ الواسعة، فيما كان رؤساء المراكب والقوارب الصغيرة بمنأى عن هذا الاختيار، حيث ظل بإمكانهم اللجوء إلى أي مرسى مهما كانت طاقته الاستيعابية ضئيلة، بالنظر إلى صغر حجمها. وإلى ذلك، فإن المراسي البحرية بالغرب الإسلامي كانت في معظمها خاضعة لمراقبة صارمة للسفن التي ترسي بها، كما توفرت بعضها على تجهيزات لإحكام إغلاقها، وعلى منارات للإرشاد البحري وأبراج للمراقبة والرصد. وتشهد كتب الجغرافيا العربية المبكرة بوجود تقاليد بحرية عريقة لدى بعض المراسي بالغرب الإسلامي، جعلتها مقصدا للسفن والتجار، على غرار ما ذكرنا عن مرسى اطرابلس الغرب.

(1) صورة الأرض، ص. 72.

سفن الغرب الإسلامي

سفن الغرب الإسلامي

توطئة:

على مستوى أنواع السفن، ينبغي أولا التنبيه على ما ذهب بشأنه بعض الباحثين من صعوبة التمييز بين السفن الحربية ونظيرتها المختصة بنقل المسافرين والبضائع[1]؛ وهي خلاصة تجد بعض الاستثناء فيما توفر لدينا من معطيات عنها. وذلك أن تحديد وظيفة بعض أصناف المراكب البحرية جاء صريحا في عدة إشارات، من قبيل التعداد الذي يقدمه العذري لوحدات الأساطيل الأموية المشاركة في الحملات الموجهة على سواحل فرنسا وقطلونية ومضيق جبل طارق وإفريقية خلال الفترة الممتدة ما بين 328 و334 هـ، ويذكر من بين أنواعها "**مراكب حربية**"، و"**شواني**" و"**فتاشين**"[2]، وهي كلها ذات وظائف عسكرية محددة. كما ينص ابن حوقل على أنواع المراكب البيزنطية بالحوض الشرقي للمتوسط، ومن بينها "**المراكب الحربية**"[3]. في حين وردت عن المراكب المخصصة للسفر والتجارة بعض التسميات الواضحة الدلالة، ومن بينها إشارة الشريف الإدريسي إلى استخدام الفتيان المغررين "**مركبا حمّالا**"[4]، لأغراض استكشافية خاصة؛ وكرر الحديث عنها في وصفه لمرسى شلطيش الذي ازدهرت به "صنعة المراسي التي ترسى بها السفن

---

(1) د. الحسين بولقطيب، **حفريات في تاريخ المغرب الوسيط: دراسة تاريخية**، ط. 1، الرباط، جذور للنشر، 2004، ص. 140 - 41؛ الحناوي، النظام العسكري بالأندلس، ص. 341 - 343؛ ومع ذلك حاول هذا الأخير التمييز بين المراكب الحربية والتجارية، ووفق إلى حد كبير في مسعاه؛ انظر كذلك:

Christophe PICARD, L'Océan Atlantique Musulman, p. 309.

(2) ترصيع الأخبار، ص. 81 - 82.

(3) صورة الأرض، ص. 197.

(4) نزهة المشتاق، مج. II، ص. 548.

والمراكب **الحمالة الجافية**"[1]، والمقصود بها تلك السفن الضخمة المخصصة لنقل البضائع؛ فضلا عن حديثه بشأن صعود "**السفن والمراكب السفرية**"[2] في مجرى نهر شطوبر، وعن صناعة "**الصواري للمراكب السفرية**"[3]، مستخدمة أخشاب الصنوبر بجبال طرطوشة. وفيما يلي أبرز أصناف السفن بالغرب الإسلامي خلال العصر الوسيط، تبعا لما تقدمه المصادر التاريخية من معطيات عنها:

1. الأجفان، (ج. جفن):

هي السفن عموما[4]؛ غير أنها ترد في بعض المصادر بصيغة "**أجفان المسافرة**"[5]، ويتضح من السياق أنها خصصت لحمل المسافرين مقابل أجرة تدفع مسبقا.

2. الزوارق، (ج. زورق):

مراكب بحرية صغيرة تم استخدامها في حالات الطوارئ، مثل إنقاذ الأنفس من الغرق، أو في حالة الفرار من العدو عن طريق البحر: "قام عليه أهل سبتة وأرادوا قتله ففرّ أمامهم وخفي أثره إلى أن تحقق بعد ذلك خبره، فقيل إنه دخل في **زورق صغير** ليهرب فيه إلى الأندلس..."[6]. كما استخدم الزورق لنفي الأشخاص غير المرغوب في إقامتهم بمدينة معينة: "وأخرج ابن الشهيد المذكور ونفي إلى الأندلس في **زورق** إلى أن وصل بعد ذلك إلى تونس بشهور"[7]. ورغم ما يوحي به المدلول اللغوي من صغر الحجم وقلة الحمولة، فإن بعض الزوارق كانت تعبر مضيق جبل

(1) نفسه، ص. 542.

(2) نفسه، ص. 544.

(3) نفسه، ص. 734.

(4) L'océan Atlantique musulman, p. 304.

(5) أحمد بن إبراهيم بن يحيى الأزدي القشتالي، **تحفة المغترب ببلاد المغرب، لمن له من الإخوان، في كرامات الشيخ أبي مروان**، تحقيق فرناندو دي لا جرانخا، منشورات المعهد المصري للدراسات الإسلامية في مدريد، 1974، ص. 162.

(6) البيان المغرب، قسم الموحدين، ص. 278.

(7) نفسه، ص. 398.

طارق[1].

3. القوارب، (ج. قارب):

مراكب صغيرة للصيد والسفر القريب، غير أننا نجد الحديث عن "قارب كبير" باستطاعته أن يبحر من إشبيلية إلى وهران، ويحمل أعدالا من التين، وجرارا من الزيت[2]؛ فاللفظ على هذا النحو يجري على أصناف من السفن الحمالة للبضائع، والقادرة على قطع مسافات بحرية طويلة

4. الشبابيك، (ج. شباك):

ذكره الأمير عبد الله بن بلقين الزيري بوصفه قاربا سريعا خصص لتهريب أحد المسجونين، بينما اعتبر مترجما "كتاب التبيان" إلى اللغة الإسبانية أن النوع المعروف بـ"**الشباك**" هو قارب للصيد؛ وإن كانت الرواية التي وردت فيها هذه التسمية تفيد أنه استخدم لتهريب نجل المعتصم صاحب المرية من قبضة المرابطين، بعد أن عجلوا "بثقافه على المقام في الحديد"[3]. ولا يمتنع أن تكون وظيفة هذا النوع من المراكب قد استعملت للغرضين، بحكم اقتران قوارب الصيد الساحلي بنقل الركاب والمواشي والمتاع على المستوى المحلي لحد الآن في بعض أنحاء المتوسط تحت اسم الفلوكة (ج. فلايك). وعلى أية حال، فإن الشباك وفق الطراز الحالي يختلف عن الفلوكة في شكله الذي يتميز بقعره المحدب والعميق نسبيا، على عكس الأولى التي يتخذ قعرها شكلا مسطحا وأقل عمقا.

5. الأغربة، (ج. غراب):

من المراكب الحربية الشديدة البأس[4]، وقد اعتمدت على المجاذيف

---

(1) نفسه، ص. 175.

(2) عبد الحق بن إسماعيل البادسي، **المقصد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف**، تحقيق سعيد أعراب، ط. 2، الرباط: المطبعة الملكية، 1414 هـ - 1993م، ص. 106.

(3) الأمير عبد الله بن بلقين الزيري، **كتاب التبيان**، تحقيق أمين توفيق الطيبي، الرباط، منشورات عكاظ، 1995، ص. 169.

(4) مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص. 82.

والأشرعة، بحيث تستعيض بالأولى عن الأخيرة في حال ركود الرياح. ومن الملاحظ أن هذا الصنف من المراكب هو الذي استعمله الميورقيون لكسر الحصار الذي ضربته حولهم أساطيل بيزة (أو بيشة) وجنوة سنة 508 هـ/ 1114م، حيث تمكن "قائد غراب"[1] من إشعار المرابطين بخطورة الموقف الذي أضحت الجزائر الشرقية تعيش في ظله[2]. ويمكن القول إن الغراب هو مركب متوسطي[3] أكثر مما هو عربي أو أوروبي، حيث نجد تسمياته تنتقل من لغة إلى أخرى في حوض البحر المتوسط بدءاً بكلمة "Kárabos"[4] اليونانية، و"Guarapi"[5] في النصوص اللاتينية، مرورا بلفظ "Corvetta"[6] في رومانثية الأندلس، قبل أن تصل إلى صيغتي "Corbeta"[7] أو "Garapas"[8] في الإسبانية. ولم تفلح معظم الدراسات في تحديد موطن الأغربة بدقة، وإن كان الزهري قد أشار صراحة في معرض - حديثه عن مدينة بيجة الإيطالية - إلى أن أصل **الغربان والقطائع** منها، فأهلها "أول من استنبطها في البحر"[9]، مع أن تسميتها تبدو عربية فصيحة؛ بينما يرى أحد الدارسين أن الغراب

(1) أبو مروان عبد الملك بن الكردبوس، **الاكتفاء في أخبار الخلفاء**، المنشور جزء منه تحت عنوان "**تاريخ الأندلس لابن الكردبوس ووصفه لابن الشباط: نصان جديدان**"، تحقيق د. أحمد مختار العبادي، صحيفة المعهد المصري للدراسات الإسلامية بمدريد، مج. 13 و14، 1965 - 1966؛ 1967 - 1968، ص. 123.

(2) راجع تفاصيل الأحداث في: المصدر السابق، ص. 122 - 124.

(3) معلمة المغرب، مج. XVIII، ص. 6291.

(4) Jorge Lirola Delgado, **El poder naval de Al - Andalus en la época del Califato Omaya**, universidad de Granada, 1993, p. 303.

(5) د. محمد الشريف، **الغرب الإسلامي: نصوص دفينة ودراسات**، الطبعة الثانية، منشورات الجمعية المغربية للدراسات الأندلسية، كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة عبد الملك السعدي - تطوان، 1999، ص. 153.

(6) El poder naval, p. 304.

(7) Ibidem.

(8) الحناوي، النظام العسكري بالأندلس، ص. 345.

(9) الزهري، ص. 78.

سفينة من اختراع القرطاجيين[1]. وإذا كانت معظم النصوص الأدبية المنظومة والمنثورة تشير إلى استخدام الغراب في مهام ذات طابع عسكري مثلما سلف الذكر، فإن بعض الأشعار التي تعود إلى أواخر القرن الخامس الهجري تكشف عن استعمال الغراب في نقل المسافرين[2]، وفي الرحلات الترفيهية على طول مجاري الأنهار الأندلسية، مثلما يستشف من بعض أشعار ابن خفاجة الأندلسي (450 – 533 هـ)، التي يصف من خلالها تسابق المراكب بالقرب من جسر على نهر شقر شرق الأندلس[3]. كما تدل نصوص لاحقة عن استخدامه في تنقل رجال الدولة بالغرب الإسلامي، مثل الحكاية التي أوردها ابن الأبار عن الشاعر إبراهيم بن سهل الإسرائيلي، الذي "مات غريقا مع ابن خلاص والي سبتة في **الغراب** الذي غرقت بهم في قدومهم إلى إفريقية مع أبي الربيع سليمان بن علي الغريغر قبل سنة ست وأربعين وستمائة"[4].

6. القراقير، (ج. قرقورة):

نوع من السفن المسيحية، التي تعود تبعا لبعض الجغرافيين العرب إلى أصول نورماندية، مثل الزهري الذي يصف شكلها وكيفية إبحارها بقوله: "وذلك أنه كانت تخرج من هذا البحر مراكب عظام كان أهل الأندلس يسمونها **القراقير**، وهي مراكب كبار بقلوع مربعة، تجري إلى أمامها وإلى خلفها. وكان يخرج فيها أقوام

---

(1) د. إبراهيم حركات، **النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط**، الدار البيضاء: إفريقيا الشرق، 1996، ص. 185.

(2) عبد الجبار بن أبي بكر بن محمد بن حمديس، **ديوان ابن حمديس**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت، دار صادر، د. ت، ص. 434؛ ويعود تاريخ نظم تلك الأبيات إلى الفترة الفاصلة بين خروج الشاعر من الأندلس على إثر سقوط الدولة العبادية، وعودته إلى إفريقية. انظر ترجمة الشاعر في مقدمة التحقيق، ص. 11.

(3) ديوان ابن خفاجة، ص. 34 – 35.

(4) ابن الأبار، **تحفة القادم**، تحقيق د. إحسان عباس، ط. 1، بيروت، 1406 – 1986، ص. 243.

يعرفون بالمجوس"(1)؛ وتشير المصادر إلى مشاركة القراقير في عمليات الحصار المتكررة التي ضربتها الأساطيل الأوروبية على سبتة خلال القرن السابع للهجرة(2). وقد ارتبطت هذه السفينة بالأساطيل الأوروبية منذ القرن السادس للهجرة، على أقل تقدير، حيث يذكر ابن عذاري في أحد حوادث عام 585 هـ هذا النوع من المراكب مقترنا بانتسابه إلى الأمم النصرانية: "والعدو بالأندلس في أثناء ذلك يشن الغارات، ويبالغ في النكايات، حتى أخذ بمخنق غرب الأندلس برا وبحرا، واستعان **بقراقير الإفرنج** فأذاق المسلمين ضرّا"(3). وتتضح الهوية المسيحية للقرقورة في حصار مدينة شلب الإسلامية، إذ يقول المصدر ذاته: "وكان من موافقة قدر الله وصول جملة من **القراقير الرومية** مجتازين على عادتهم إلى بيت المقدس مذ انتزع من أهل ملتهم... فعلقت الأنواء **القراقير** المذكورة بجهة الأشبونة..."(4). كما يصف ابن أبي زرع حجم القرقورة الإفرنجية، ويقارنها بالسفن الإسلامية المشاركة في رفع الحصار عن الجزيرة الخضراء سنتي 677 - 678 هـ. ومع ذلك، فإن التسمية واردة بالمصادر المرينية على الأقل ضمن السفن الإسلامية العابرة لزقاق جبل طارق بين سبتة والأندلس؛ إذ يذكر ابن مرزوق بعض أصناف قطع الأسطول المريني التي كانت تنقل الزرع والمؤن إلى الأندلس، وهو قوله: "ولم تزل المراكب تترى وتتعاقب شفعا ووترا في كل فصل، من **القراقر** والمراكب والغزويات والقوارب والشواني، كراء وشراء، صيفا وشتاء، إلى سنة تسع وأربعين"(5). وقد ذكر ابن منكلي

(1) الزهري، كتاب الجعرافية، ص. 92؛ ويقصد بهم شعوب النورمان التي يعود أصلها إلى شمال أوروبا.

(2) تحفة المغترب، ص. 50.

(3) ابن عذاري، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب: قسم الموحدين**، تحقيق جماعة من الدارسين، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، بيروت - الدار البيضاء: دار الغرب الإسلامي - دار الثقافة، 1406 - 1985، ص. 201.

(4) نفسه، ص. 201 - 202.

(5) المسند الصحيح، ص. 393.

(كان حيا بمصر سنة 778 هـ) أن أنواع القرقورة تباينت من حيث التصميم والحجم، ويضيف أن بعضها توفرت على "ممشى"[1]؛ والجدير بالذكر أن هذا الصنف من السفن شكل قسما من أسطول الغرب الإسلامي، واختصت باسم "القرقورة" سفينة طويلة وضخمة لتموين الجيوش في البحر، لها ثلاثة قلاع، ويمكن أن تكون بثلاث طبقات، وباستطاعتها حمل نحو ثمانين من الخيل[2]. كما أن القوى البحرية المسيحية - خاصة من الجنويين - كثيرا ما هاجمتها بواسطة هذا الصنف من السفن[3].

7. الشيطيات، (ج. شيطي):

يرجح بعض الدارسين أن يكون هذا النوع من المراكب هو ما تشير إليه المصادر اللاتينية تحت اسم "Saete" أو "Sagete"[4]، وهو عادة ما يتخذ للاستطلاع ونقل الأخبار إلى رؤساء الأساطيل، بفضل صغر حجمه واستخدامه المكثف للمجذفين، وبالتالي فسرعته كبيرة نسبيا. غير أنها تطلق أحيانا على السفن الإسلامية المخصصة لنقل المسافرين في نصوص تاريخية مرتبطة بتاريخ الملاحة بالغرب الإسلامي؛ يقول ابن بطوطة - أصالة عن نفسه - : "فركبت البحر من سبتة في **شطي لأهل أصيلا**، فوصلت إلى بلاد الأندلس حرسها الله تعالى"[5]. وعلق محقق الرحلة على "الشطي" بقوله: "مركب صغير ذو شراعين واسمه معرب من اللاتينية Sagitta بمعنى السهم"[6]. ونرجح أن الأمر يتعلق بالشيطي حين تتحدث بعض النصوص عن "**الشياطين**" (ولعلها **الشياطي**)، مثل ما ورد لدى كل من ابن عذاري في قوله: "ثم عبرت بعد ذلك **جملة ذميمة من الشياطين** إلى سلطيش فتغلبوا عليها وأسروا فيها

(1) معلمة المغرب (2002)، مج. XV، ص. 5004.

(2) الشريف، الغرب الإسلامي، ص. 153.

(3) تحفة المغترب، ص. 50.

(4) الشريف، الغرب الإسلامي، ص. 153.

(5) رحلة ابن بطوطة، ص. 675.

(6) نفس المصدر والصفحة؛ راجع الهامش رقم: 2.

من المسلمين خلقا كثيرا وفك الله أسرهم بالفداء منهم"[1]؛ والزهري القائل: "ومن عندهم (يقصد أهل بيزة الإيطالية) **خرجت الشياطين المسماة بالغربان والقطائع وهم أول من استنبطها في البحر**"[2]؛ فنحن نفضل قراءتها "الشياطي" أو "الشواطي"، وقد جاءت بهاتين الصيغتين في نسخ غير معتمدة في تحقيق متن المصدر الثاني المذكور أعلاه[3]. وربما يقابل الشيطي لدى اللاتينيين ما يعرف بـ"الفتاش" في المصادر الأندلسية[4]. وإذا كان عز الدين أحمد موسى يعتبر أن الشيطي هو أحد مكونات الأساطيل البحرية لدولتي الموحدين والمرينيين بالغرب الإسلامي[5]، فإن **كريستوف بيكار** يصنفه من بين المراكب المتخصصة في أغراض التجارة، وأنه كان يحتوي على شراعين[6].

8. الشواني أو الشينيات، (ج. شينية):

ضرب من السفن التي استخدمت بشكل مكثف في الحروب، سواء من قبل المسلمين أو البيزنطيين، فقد عاين المقدسي خلال القرن الرابع للهجرة "حرب الروم في الشواني"[7]؛ كما عدّها ابن حوقل من مراكب القرصنة البيزنطية الموجهة ضد المسلمين[8]؛ لذلك يبقى أصلها محل تضارب للآراء بين الدارسين. ولحسم هذا الخلاف يمكن الاستئناس برأي أحد الباحثين اليونانيين الذي يعتبر أن الشيني هو اختراع عربي يعود إلى مطلع القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي، بنفس

(1) البيان المغرب، قسم الموحدين، ص. 140.

(2) الزهري، الجعرافية ص. 78.

(3) نفس المصدر والصفحة؛ راجع الهامش رقم: 7.

(4) ترصيع الأخبار، ص. 81 – 82.

(5) د. عز الدين أحمد موسى، **دراسات في تاريخ المغرب الإسلامي**، ط. 1، بيروت – القاهرة، دار الشروق، 1403 هـ – 1983م، ص. 56 – 57.

(6) L'Océan Atlantique Musulman, p. 304.

(7) أحسن التقاسيم، ص. 44.

(8) صورة الأرض، ص. 197.

المواصفات التي توفرت عليها سفينة "الدرومون" (Dromón) البيزنطية، حيث تم تعويض المجذافين بالمقود الوحيد (أو ما يعرف بالسكان)؛ كما استبدل الشراع المربع بالشراع المثلث الذي يسميه الأوروبيون "الشراع اللاتيني"[1]؛ وقد تم إعادة بناء هذا الصنف من السفن بشكل مصغر في نطاق "**مشروع يونوسيس**"[2]. بيد أن لفظ **الدرومون** ظل رائجا لدى الجغرافيين العرب حتى القرن الرابع الهجري على أدنى تقدير، كصنف متميز من السفن المتوسطية. ويجدر التنبيه على أننا أشرنا في دراسة سابقة[3] إلى أن **الشينية** جمعت بين نقل الجنود وأعمال القتال، حيث كانت هذه النوعية من السفن تضم أبراجا للدفاع[4]؛ كما أنها ضمت مخازن للحبوب وصهاريج للمياه العذبة. أما طاقمها فتوزع عمله بين ثلاث مجموعات، إحداها للتجذيف، وأخرى للقتال، وثالثة للشؤون العامة[5]. وقد مثلت الشواني أحد أصناف السفن الحربية المشكلة للأسطول السبتي[6]؛ كما يذكرها ابن مرزوق ضمن قطع الأسطول المريني، التي كانت تنقل الزرع إلى بلاد الأندلس انطلاقا من مرسى سبتة، مثلما سلف القول[7].

---

(1) Vasili CHRISTIDES, **“Creta, enlace entre oriente y occidente”**, en: **En torno al año mil**, Algeciras, 2003, p. 215.

(2) op. cit., 217.

(3) عبد السلام الجعماطي، **النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف (316 - 422 هـ)**، أطروحة الدكتوراه، كلية الآداب والعلوم الإنسانية بتطوان، الموسم الجامعي: 2004 - 2005، ص. 148 - 149.

(4) د. عصمت عبد اللطيف دندش، **الأندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدين: عصر الطوائف الثاني 510 - 546 هـ/1116 - 1151م، تاريخ سياسي وحضارة**، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1408 - 1988، ص. 149.

(5) محمد عبد العزيز عثمان، "**البحرية العربية في الأندلس: منذ تأسيسها إلى عهد الخليفة عبد الرحمن الناصر**"، مجلة **المورد**، مج. الثاني عشر، ع. 4، 1404 هـ- 1983 (عدد خاص بالفكر العسكري عند العرب) ص. 71.

(6) الشريف، الغرب الإسلامي، ص.153.

(7) المسند الصحيح: 393.

9. الحراقات، (ج. حراقة):

هي سفن حربية عربية الأصل، فحسب قول الخليل: "**هي سفن تتخذ بالبصرة فيها مرامي نيران يرمى بها العدو في البحر**"(1). وعرفها ابن حيان على أنها سفينة حربية تحمل "النفط والآلات البحرية"(2)، وكان يرافقها نفس العدد من السفن التي تقل "الرجال المقاتلة"، وقد ضمت ما يقارب مائة مجذاف(3). ويوضح أحد الدارسين طبيعة هذا السلاح الناري بقوله إنها "**كانت مزودة بالنفط الذي يرمى بالمنجنيقات أو بالسهام أو في القوارير**"(4). ومن وظيفة هذه السفينة الحربية اشتق اسمها، ويتأكد هذا الاشتقاق من خلال ذكر ابن الشماع لهذا الصنف من المراكب الإسلامية تحت اسم "**مُحَرِّقات**"(5). غير أن الإدريسي يؤكد استخدام الحراقات للسفر إلى الأندلس، ويذكر أن قصر مصمودة أو قصر المجاز، شكل مركزا لتصنيع هذا النوع من السفن(6). كما يتضح استخدام الحراقة لنقل المسافرين، فيما أفاده ابن خلدون بمناسبة عبوره من سبتة إلى جبل طارق سنة 764 هـ؛ إذ قال عن صاحب الشورى بسبتة أبي العباس أحمد بن الشريف الحسني ما يلي: "**أركبني الحراقة ليلة سفري، يباشر دحرجتها إلى الماء بيده**، إغرابا في الفضل والمساهمة، وحططت بجبل الفتح وهو يومئذ لصاحب المغرب"(7). وقد علّق محمد بن تاويت الطنجي على اسم الحراقة بما نصه: "الحراقة: نوع من السفن الصغيرة كان يستعمل

---

(1) المدخل، مج. 264/2.

(2) ابن حيان، المقتبس، الجزء V: **قطعة عبد الرحمن الناصر**، تحقيق ب. شالميطا، ف. كورينطي، م. صبح، المعهد الإسباني العربي للثقافة وكلية الآداب بالرباط – مدريد، 1979، ص. 366.

(3) البحرية العربية في الأندلس، ص. 71.

(4) مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص. 82.

(5) أبو عبد الله محمد بن أحمد ابن الشماع، **الأدلة البينة النورانية في مفاخر الدولة الحفصية**، تحقيق الطاهر بن محمد المعموري، تونس: الدار العربية للكتاب، 1984، ص.111.

(6) نزهة المشتاق، مج. 529/2.

(7) رحلة ابن خلدون، ص. 126.

للنزهة"[1]. وهنا ينبغي إبداء ملاحظتين بشأن وظيفة هذا الصنف من السفن وحجمه ومعداته؛ فمن حيث الوظيفة: هل يتعلق الأمر فعلا بالسفينة الحربية المسماة بالحراقة في غير هذا الموضع من النصوص المصدرية؟ أم أن الاسم قد أطلق جزافا على أصناف أخرى من المراكب الصغيرة ذات الاستخدام الشخصي، كما هي الحالة في النص السالف الذكر؟ أو لعل تطور المصطلح عبر التاريخ البحري المغربي بوجه خاص، وفي الحوض الغربي للبحر المتوسط عموما، قد أفضى إلى نعت سفينة جديدة باسم الحراقة؟ أما من حيث الحجم والمعدات: فتوحي عبارة "يباشر دحرجتها إلى الماء بيده"، بصغر حجم هذا المركب وخفة وزنه. كما أن قوله "حططت بجبل الفتح" يفيد معنى الرسو في لغة البحارة، إذ الحطّ هو إنزال الأشرعة لتوقيف جريان السفينة بغية رسوها في أحد المرافئ؛ فهل يدل هذا الأمر على أن الحراقات استخدمت بالمغرب لأغراض السفر؟

10.الطرائد، (ج. طريدة أو طرّادة):

هي سفن صغيرة سريعة الحركة[2]، خصصت لحمل المقاتلين والذخائر والمؤن[3]؛ وحتى الخيول في حالة الحرب[4]؛ كما استعملت في أيام السلم لخدمة الناس، ولنقل الخشب[5]؛ ولعلها هي نفسها التي ينعتها ابن حيان - في سياق روايته عن تحركات الأسطول الأموي ما بين 323 و324 هـ - بقوله: "ثم إن القائد ابن أبي حمامة اقتطع منّ مراكبه هذه خمسة عشر مركبا **خفائف مقواة**"[6]. وقد ورد ذكرها أيضا في رواية تتصل بمناسبة المواجهة بين أسطولي الموحدين وبني غانية بجزيرة

---

(1) نفسه، التعليق رقم: 278.

(2) الأندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدين، ص. 149.

(3) مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص. 82.

(4) الشريف، الغرب الإسلامي، ص. 153.

(5) أبو المطرف أحمد بن عميرة المخزومي، **تاريخ ميورقة**، تحقيق د. محمد بن معمر، الطبعة الأولى، بيروت: دار الكتب العلمية، 2007، ص. 66.

(6) المقتبس V، ص. 367.

يابسة: "ولما تمكن فصل الشتاء وارتج البحر ومنع ركوبه، وتعذر على كل متصرف فيه مطلوبه، تحرك ابن غانية المذكور في أسطوله إلى جزيرة يابسة ليكيدها بفرصه، ويجريها على ما تقدم له من تلصصه، فلم يصرف أهلها بالا لما أمل لديهم، ولا أرعوا سمعا بندائه إليهم، وظفر ابن ميمون له **بطريدتين** فأضرمهما نارا ورجع ابن غانية خائب الوجهة"[1].

11.الشلنديات، (ج. شلندي):

هي سفن من أصل بيزنطي (Chélandios)[2]، كانت تضم ساريتين أو ثلاث، وتدعى أيضا بـ"الصنادل"[3]، وتصنف من بين السفن الضخمة التي تحمل المحاربين[4] إلى جانب المؤن والبضائع[5]؛ وتشير شهادة من القرن الرابع الهجري أنها استخدمت للإغارة على "سواحل الشام ومراكبهم"[6]؛ بينما جعلها أحد الدارسين شبيهة بسفن "**البطس**" (ج. **بطسة**) المخصصة لحمل عدد كبير من الجنود بالأساس[7].

12.سِلَّوْرَات، (ج. سِلَّوْرَة):

وهي مراكب متوسطة الحجم لها ثلاثة أشرعة وأربعون مجذافا[8]. وتدل بعض الإشارات المصدرية أن السلورة قد استخدمت بميورقة خلال القرن السابع الهجري لاستطلاع الأخبار بالسواحل البعيدة والتجسس علي أساطيل العدو[9]. بينما يذكر

---

(1) البيان المغرب، قسم الموحدين، ص.240.

(2) الشريف، الغرب الإسلامي، ص. 153.

(3) البحرية العربية في الأندلس، ص. 71.

(4) الأندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدين، ص. 149.

(5) مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص. 82.

(6) صورة الأرض، ص. 197.

(7) البحرية العربية في الأندلس، ص. 71.

(8) د. سحر عبد المجيد المجالي، **تطور الجيش العربي في الأندلس: 138 - 422 هـ/756 - 1031م**، عمّان: دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، 1996، ص.255.

(9) تاريخ ميورقة، ص. 91.

البادسي هذا الصنف من المراكب، على أنه جفن شراعي مسيحي مارس القراصنة بواسطته عملياتهم على سواحل الريف، قائلا: "بات [الشيخ أبو داود] ليلة في رابطته، فحبسه العدو فيها، وتحمل أسيرا في **سلورة** للروم، فلما حاولوا المسير به توقف **السلورة**؛ فما زالوا كذلك حتى أصبحوا وهم في موضعهم الذي كانوا فيه حين تحمل الشيخ أبو داود عندهم في **السلورة**، فعلموا أن ذلك من أجل الشيخ، فقالوا له: قم فانزل، فأنت طالق، قال لهم: لا أنزل حتى تخلوا سبيل كل أسير عندكم من المسلمين، ففعلوا، ثم راموا الحركة **بالسلورة** فلم تتحرك؛ فأشاروا إليه بالضراعة والتذلل أن يخلي سبيلهم، فأشار إليهم أن قد بقي في **سلورتكم** عصاي، وقيل: كان نعليه، فلما ردوا عليه عصاه أو نعليه نهض **جفنهم**"[1]. كما يأتي ذكر السلورة في نص منقبي آخر على لسان بعض الأسرى المستنقذين من قبضة القراصنة، ويقول في هذا الصدد ما يلي: "فقيل لهم: كيف اتفق في أسر **السلورة**؟ قالوا: أخرج الروم كل ما فيها وجلّسوها في الجزيرة ليطلوها بالشحم، فلما أرادوا ردها إلى البحر لطمها موج، فتفتحت ألواحها وتكسّرت"[2].

13. المُسَطَّحَات، (ج. مُسَطَّحَة):

هي سفن كبيرة أيضا تبحر خلف المراكب الصغيرة لإنقاذها في حالة الخطر[3]؛ ويضيف مؤنس أنها "من كبار سفن الحرب"[4]. ويسمي ابن عميرة هذا الصنف من المراكب "**المسطّح**"، ويفيد سياق حديثه عنه أنه كان معدودا في المراكب الحربية الموجهة للحصار والهجوم[5].

إن الغنى الذي تزخر به المتون المصدرية في مضمار السفن وخصائصها،

---

(1) المقصد الشريف، ص.52.

(2) نفسه، ص. 96.

(3) الأندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدين، ص. 149.

(4) مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص. 82.

(5) تاريخ ميورقة، ص. 70.

سواء بالمشرق أو المغرب، كفيل بإعادة صياغة معجم للمفردات البحرية العربية الإسلامية؛ وهو مطلب لا ندعي تحقيقه في هذا المقام، وإنما أسهمنا في استخراج ما أمكن الوصول إليه من معطيات، ومحاولة إيجاد مدلولات تقنية دقيقة لها، عبر تأصيلها لغويا، أو استنتاج خصائصها ووظائفها عن طريق المقارنة والتحليل والتأويل. ومع ذلك، يبقى مطلب حصر لائحة دقيقة بأنواع سفن الغرب الإسلامي، بعيداً عن المتناول في غياب دراسات أركيولوجية موازية[1]

(1) L'océan Atlantique musulman, p.305.

أساليب الملاحة

وقياس المسافات البحرية

أساليب الملاحة وقياس المسافات البحرية

توطئة:

تزخر المصادر التاريخية والجغرافية بالغرب الإسلامي برصيد غني ومتميز عن أساليب الملاحة في البحر المتوسط والمحيط الأطلنتي، وتتنوع مفرداتها وعباراتها التي تصف كيفية إبحار السفن في أطوال البحر وعروضه، وفي السواحل وأعالي البحار؛ كما تمنح هذه النصوص معطيات دقيقة عن كيفية قياس الربابنة للمسافات البحرية، إلى حد وضع قواعد ووحدات قياسية متعارفة لتحديدها.

1. أساليب الملاحة:

يمكن تصنيف عمليات الإبحار إلى أربعة أساليب تم تداولها بين بحارة الغرب الإسلامي، ففي معظم الرحلات البحرية بين موانئ الغرب الإسلامي الواقعة على نفس سيف البحر، أو انطلاقا منها في اتجاه المشرق عبر سواحل إفريقية والمغرب الأدنى، اتبعت طريقة **المساحلة**[1]، وهي اقتفاء خط سير قريب من البر، فهي تسلك "**بالقرب من ساحله**"[2]، وتوقف باستمرار في مختلف الموانئ الصغيرة الواقعة على الطريق البحري[3]؛ كما أطلق عليها مصطلح "**التقوير**"[4]، وهو أسلوب للملاحة يستعمله الشريف الإدريسي في قياس المسافات البحرية؛ ويمكن تعريفه بالقول إنه أسلوب يقوم على اتباع منعرجات السواحل والخلجان والرؤوس الشاخصة على

---

(1) أصل الاصطلاح مشتق من الساحل وهو شط البحر، وقد جاء في معناه "**ساحل القول: أتوا الساحل وأخذوا عليه**"؛ لسان العرب، مج. XI، ص. 328.

(2) عجائب المخلوقات، ص. 151.

(3) Abraham L. UDOVITCH, "**An eleventh century islamic treatise on the law of the sea**", in Annales Islamologiques, Institut français d'archéologie orientale du Caire, t. XXVII, (1993), p. 44.

(4) نزهة المشتاق، مج. 1، ص. 271.

سيف البحر، مما يزيد من طول المسافة البحرية في هذه الحالة. والأسباب الظاهرة لهذه الطريقة في الملاحة لدى بحارة الغرب الإسلامي، تكمن في أن السفن والمراكب الصغيرة لم يكن باستطاعتها الابتعاد عن السواحل نظرا لاحتمائها من هول البحر بالتضاريس الساحلية وعدم ابتعادها عن البر تفادياً لضلالها، خاصة في وقت الضباب والغيوم المنخفضة التي تحول دون رؤية السواحل[1] أو أثناء الليل. ولفظ التقوير عربي فصيح، من فعل "**قار الشيء قَوْرا وقَوّره: قطع من وسطه خرقا مستديرا**"[2]. ويستخدم الإدريسي مصطلح "**تجوين البحر**" مرادفًا للتقوير، وهو مشتق من الجون أي الخليج، ويقصد به إتباع منعرجات الخلجان والرؤوس الشاخصة في البحر؛ ويتضح هذا المدلول في قوله: "الطريق - **بتجوين البحر** - من الإسكندرية إلى طرف البندارية: من الإسكندرية إلى رأس الكنائس ثلاثة مجاري، ومن رأس الكنائس إلى الرأس الطرفاوي مجرى، ومن الرأس الطرفاوي إلى أول جون رمادة خمسون ميلا"[3].

وإلى جانب التقنية السالفة الذكر تم الإبحار بإتباع طريقة تعرف بـ"**قطع روسية**"[4]، وهي تتصف باتخاذ خط شبه مستقيم للوصول إلى محطة بحرية معينة. ويقدم الإدريسي معطيات إحصائية دقيقة تقابل بين المسافات "روسية" و"على التقوير" بسواحل المغرب الإسلامي؛ فعلى سبيل المثال كانت المسافة من وهران إلى طرف مشانة روسية خمسة وعشرين ميلا، وعلى التقوير اثنين وثلاثين ميلا؛ وكان تقوير الجون الموجود بين طرف مشانة ومرسى أرزاو أربعة وثلاثين ميلا تقويرا، أما روسية فأربعة وعشرين ميلا؛ كما كانت المسافة من مستغانم إلى حوض

(1) **Orientaciones por astros y vientos**, p. 275.

(2) لسان العرب، مج. V، ص. 122.

(3) الشريف الإدريسي، **أنس المهج وروض الفرج: قطعة شمال إفريقيا وبلاد السودان**، تحقيق د. الوافي نوحي، منشورات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، المحمدية: مطابع فضالة، 1428 - 2007، ص. 232.

(4) نزهة المشتاق، مج. 1، ص. 271.

فروح تقويرا أربعة وعشرين ميلا وروسية خمسة عشر ميلا[1]. ويتقارب اصطلاح الروسية مع أسلوب آخر هو التخلية، حيث جاءت عبارة الإدريسي على النحو الآتي: "فذلك من أطرابلس إلى طرف قانان - على **التخلية** - مائة ميل وثمانون ميلا، وعلى **التقوير** مائتان وعشرة أميال"[2]. وهنا يبدو أن الأمر يتعلق بأسلوبين مختلفين في الملاحة البحرية بين مرفأين متوسطيين، ويترتب عن ذلك تباين في المسافة بينهما، بحيث تزيد في الأسلوب الثاني بنسبة السبع (1\7) عن الأسلوب الأول؛ كما نخلص إلى الاستنتاج أن أسلوب الإبحار بالروسية كان من شأنه تقليص المسافة البحرية أكثر من نسبة الثلث مقارنة بطريقة التقوير.

وعلى سبيل المقارنة بين جناحي دار الإسلام، فيما يخص أسلوبي الروسية والتقوير، يجدر التنويه بما جاء لدى الجاحظ من اصطلاحات مقابلة لهما في البحار الشرقية التي مخر ربابنة العرب عبابها، فهو يستخدم لفظتي "**الوَتَر**" و"**القَوْس**"، ويقول في هذا الصدد ما نصه: "**وهم يزعمون أن الذي بين البصرة والزنج أبعد مما بين الصين وبينها؛ وإنما غلط ناس فزعموا أن الصين أبعد، لأن بحر الزنج حفرة واحدة عميقة واسعة، وأمواجها عظام [...] فلما كان البحر عميقا والريح قوية، والأمواج عظيمة، وكان الشراع لا يحط، وكان سيرهم مع الوتر ولم يكن مع القوس، ولا يعرفون الخبّ والمكلأ، صارت الأيام التي تسير فيها السفن إلى الزنج أقل**"؛ ويستنبط من سياق هذه المقارنة عن المسافة بين البصرة وبحر الزنج من جهة، ثم بينها وبين بلاد الصين من جهة أخرى، أن الجاحظ يشبه أسلوب الملاحة في اتجاه شبه مستقيم بوتر السهم؛ في حين يرى اتباع المنعرجات الساحلية والرسو بالموانئ الواقعة على خط سير السفن، مشابها للقوس لما فيه من انعطاف[3].

---

(1) نفس المصدر والصفحة.

(2) أنس المهج، ص. 213.

(3) الجاحظ، كتاب الحيوان، ج. 3، 262؛ راجع كذلك تعليق المحقق في الهامش رقم:4.

بينما تذكر بعض المصادر أسلوبا يوصف **بالتلجيج**، فقد كان البعض يمخر عباب البحر "**ملججا**"[1] في أعاليه؛ و**التلجيج** في اصطلاحات الجغرافيين[2]، والرحالين[3]، والفقهاء[4]، واللغويين[5] هو الابتعاد عن السواحل في اتجاه أعالي البحار أو قطعها عرضا، والملاحة تبعا لهذا الأسلوب تتمثل في إبحار السفينة بشكل عرضي؛ وعادة ما استخدم أسلوب **التلجيج** في المسافات الطويلة التي تقطع البحر عرضا، من غير وجود سواحل يمكن الاسترشاد بمناراتها ومعالمها أو التوقف في مراسيها. وعلى سبيل المثال، يذكر الرحالة ابن جبير كيف قطعت السفينة التي كان على متنها مسافة طويلة من البحر المتوسط بواسطة هذا الأسلوب قائلا: "**فأخذنا ملججين، وأقرب ما نؤمله من البر إلينا جزيرة إقريطش [...] وبين هذه الجزيرة المذكورة وبين الإسكندرية ستمائة ميل أو نحوها**"[6]. وقد اعتبر المسعودي أسلوب التلجيج في البحار المفتوحة نوعا من التغرير بالنفس والمال، يوشك بصاحبه أن يهلك في غير طائل، مثلما هو الحال بالنسبة إلى الملاحة في أعالي البحر المحيط[7]. والملاحظ أن إتباع أسلوب التلجيج كان متوقفا على دراية الربابنة بالملاحة الفلكية، لأن هذا الأسلوب يقوم أساسا على الاسترشاد بالنجوم

---

(1) صورة الأرض، ص. 202؛ معجم البلدان، مج. III، ص. 333.

(2) ابن الفقيه، ص. 153؛ الحميري، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إحسان عباس، ط. 2، بيروت: مكتبة لبنان، 1984، ص. 449؛ نزهة المشتاق، ج. 2، ص. 525.

(3) رحلة ابن جبير، ص. 50.

(4) - كتاب أكرية السفن، ص. 55؛ أحمد بن مغيث الطليطلي، **المقنع في علم الشروط**، تحقيق فرانثيسكو خابيير أغيري سادابا، المجلس الأعلى للأبحاث العملية، مدريد، 1994، ص. 242 - 243.

(5) لسان العرب، مج. II، ص. 354 - 355؛ وقد ورد في مادة "اللّجة" ما يلي: "**ولُجَّة البحر حيث لا يدرك قعره... ولُجُّ البحر: عرضه؛ قال: ولج البحر: الماء الكثير حيث لا يرى طرفاه،... ولَجَّجَت السفينة أي خاضت اللجة**".

(6) رحلة ابن جبير، ص. 50.

(7) التنبيه والإشراف، ص. 76.

لتوجيه دفة السفينة صوب الاتجاه المقصود.

والجدير بالذكر، أن الملاحة الفلكية العربية عُدَّت من طرف بعض الدارسين، جدّ متأخرة عن عصر سيادة البحرية الإسلامية بالبحر المتوسط، مع أن نصوصا عديدة تشير إليها أو تقرّها بواسطة مختلف القرائن التي تؤيد وجودها؛ فعلى سبيل المثال، أشار ابن حوقل إلى تداولها بالحوض الشرقي للمتوسط خلال القرن الرابع الهجري[1]؛ كما نستطيع التأكيد على هذا الاستنتاج من خلال استنطاق نصوص أخرى تعود لأحداث سابقة للعصر الذي ثبت فيه معرفة العرب بالملاحة الفلكية، إذ تفيد إحدى الاستشارات الفقهية المعروضة على الفقيه المالكي أبي جعفر الداودي (ت. 402 هـ) مشاركة الأسطول الأندلسي في فتح صقلية منذ أوائل القرن الثالث للهجرة[2]؛ كما تؤكد رواية ثانية قيام أسطول بني أمية بالأندلس خلال عهد عبد الرحمن الأوسط (206 - 238 هـ) بمهاجمة الجزائر الشرقية (البليار) من أجل إخضاعها لأسياد قرطبة. ومعلوم أن الملاحة انطلاقا من السواحل الشرقية للأندلس إلى صقلية والجزائر الشرقية اعتمدت على المعطيات الفلكية بفعل بُعد الشقة بينهما. بينما يذكر ابن جبير أن المسافة الفاصلة بين مرفأ سبتة وجزيرة منورقة تقدر بثمانية مجار بحرية[3]؛ ومن القرائن التي تزكي الملاحظة السالفة، يمكن الاستناد إلى تقنيات قياس مقدار ما تقطعه السفينة في ظرف يوم وليلة من الإبحار المتواصل في ظروف عادية.

2. قياس المسافات البحرية:

تتبين دقة قياس العلماء المسلمين للبحار، في توصلهم إلى تحديد طول البحر الأبيض المتوسط، بمقدار أصح مما حدده بطلميوس بعشرين درجة، في حين

---

(1) صورة الأرض، ص. 202.

(2) أبو جعفر أحمد بن نصر الداودي، **كتاب الأموال**، تحقيق رضا محمد سالم شحادة، مركز إحياء التراث المغربي، الرباط، د. ت، ص. 73.

(3) رحلة ابن جبير، ص. 48.

لا يختلف عما توصل إليه علماء القرن العشرين إلا ببضعة كيلومترات[1]. فلا غرو إذن في تأكيد أحد مؤرخي العلوم، على أن الاكتشافات الجغرافية الأوروبية خلال القرنين 15 و16م، هي في واقع الأمر من ثمرات الجغرافيا العربية والإسلامية، وأن الخرائط الأوروبية لم تجد استقلالها عنها إلا منذ أواسط القرن 10 هـ / 16م[2]. وقد اعترف فرديناند نجل كريستوبال كولون باستفادة والده من آراء الفرغاني الذي وضع رسالته في الفلك بعنوان "المدخل" عام 247 هـ/861م، وترجمها يوحنا الإشبيلي وجيراردو الكريموني إلى اللاتينية عام 1135م؛ غير أن أحد الدارسين يرجح أن يكون كولون قد علم بالرسالة من خلال كتاب "صورة العالم" الذي ألفه الكاردينال الفرنسي بيير دايي (1350 – 1420م)، وخاصة في الفصل الثامن من الكتاب الذي يتعرض لحجم الأرض[3]. فليس مستغربا على هذا النحو أن يُعتبر البحارة العرب أساتذة المستكشفين الأوروبيين الأوائل، في مهارات قياس المسافات البحرية الطويلة الفاصلة بين القارات، والتي اعتمدوا فيها على الملاحة الفلكية مثلما يتبين فيما يلي من الاقتباسات النصية المباشرة.

ويقدم المسعودي في هذا السياق، بعض القرائن التي تقوم حجة على تأكيد دراية العرب بقياس عرض البحر المتوسط اعتمادا على الملاحة الفلكية، إذ يذكر

---

(1) فؤاد سزكين، "**ازدهار العلوم عند العرب**"، مجلة الأكاديمية، العدد: 5، ربيع الثاني 1409 هـ – دجنبر 1988، ص. 170.

(2) نفسه، ص. 170 – 171.

(3) عباس حمداني، "**الإطار الإسلامي للرحلات الاستكشافية**"، ضمن الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، تحرير سلمى الخضراء الجيوسي، منشورات مركز دراسات الوحدة العربية، الطبعة الأولى، بيروت، 1998، ج. 1، ص. 421 – 422؛ لطف الله قاري، "**رحلات عرب الأندلس وشمال إفريقية إلى جزر الأطلسي والأمريكيتين: حصر للمعلومات والنتائج**"، في السجل العلمي لندوة الأندلس، ق. II: المورسكيون – الكتابات الاستشراقية – الجغرافية والرحلات، مطبوعات مكتبة الملك عبد العزيز العامة، الرياض، 1417 – 1996، ص. 493 – 495.

من خلال حديثه عن أقصى عرض البحر المتوسط، أنه "**يتسع ويعظم نحوا من ثلاثة أيام**"[1]؛ ومما ينبغي الوقوف عليه في هذا النص هو استعمال المدة الزمنية للدلالة على مسافة بحرية. ومن المعلوم أن هذه المسافة كانت تحدد من قبل الملاحين **بالمجرى البحري**، وفي تقديره خلاف بين القدامى والمحدثين؛ فإذا كان الجغرافي أبو الفداء قد وضع تعريفا عاما للمجرى على أنه "**ما يقطعه المركب في يوم وليلة بالريح الطيبة**"[2]؛ فإن أحد الباحثين المحدثين يعرف المجرى البحري بالمسافة التي تقطعها السفينة الشراعية في البحر خلال مدة يوم، (وهذه المسافة تتراوح في تقديره بين 40 و50 كلم)[3]؛ إلا أن هذا التقدير لا نكاد نقف عليه في كتب الجغرافيا والرحلات بالغرب الإسلامي، إذ يقدر المجرى البحري بما يعادل أو يفوق أربعة أضعاف هذه المسافة لدى معظم الجغرافيين والرحالين العرب، فهو يقدر عند الإدريسي والحميري وابن جبير بمائة ميل[4]؛ بينما يقارب – حسب الأول في مواضع أخرى من "نزهة المشتاق" – مائة واثنين من الأميال[5]، أو مائة وأربعة أميال[6]، أو مائة وستة أميال[7]. في حين يعادل عند أبي حامد الغرناطي مائة وخمسين ميلا، فالمجرى البحري يقدر تبعا له بـ"**خمسين فرسخا**"[8]، على اعتبار أن الفرسخ الواحد يعادل ثلاثة أميال[9]. وهذا الخلاف – حسب رأي الإدريسي نفسه –

---

(1) التنبيه والإشراف، ص. 66.

(2) أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر، **تقويم البلدان**، تحقيق م. رينو والبارون ماك كوكين دي سلان، بيروت، دار صادر، د.ت.، (عن طبعة باريس، 1840)، ص.19.

(3) تاريخ الجغرافية والجغرافيين في الأندلس، ص. 211.

(4) نزهة المشتاق، مج.2، ص. 581 – 582؛ صفة جزيرة الأندلس، ص. 198؛ الزهري، كتاب الجعرافية، ص. 3؛ رحلة ابن جبير، ص. 48.

(5) نزهة المشتاق، مج. 1، ص.257.

(6) نفسه، مج. 1، ص. 164.

(7) نفسه، مج. 2، ص. 647.

(8) المعرب عن بعض عجائب المغرب، ص. 164.

(9) الزهري، كتاب الجعرافية، ص. 3.

"إنما يكون بحسب جري المراكب، وسلس قطعها، وقوة الريح أو ضعفها"[1].

ويجدر التنبيه على تجاوز الحضارة العربية الإسلامية لحدود وضع مقاييس متعارفة للمسافات التي يقطعها المسافر بحرا، بالاقتصار على المعاينة المجردة، إلى البحث عن طرائق علمية دقيقة لتحديد تلك المسافة تنبني على معدات فلكية تفي بهذا الغرض، سواء تعلق الأمر بمقارنة مجاري السفن اعتمادا على أطوال المراحل البرية المقابلة لها، أو بقياس مقدار ما تبحر السفينة من الأميال والفراسخ في كل يوم وليلة أو حسب مطالع النجوم؛ وفي نص فريد يكشف أبو حامد الغرناطي (474 - 565 هـ) عن تلك الأساليب المعتمدة في هذا المضمار، حيث يقول: **"واعلم أنهم عرفوا فراسخ بر الأرض المسلوكة بالمساحة؛ وعرفوا فراسخ المركوبة بتقدير السير، فقدّروا اليوم والليلة إذا طابت لهم الريح خمسين فرسخا؛ وعرفوا فراسخ البحر المحيط وما وراء ذلك بتقويم المطالع"**[2]. إن هذا النص يفند المزاعم التي تذهب إلى القول بتأخر الاعتماد على النجوم في الملاحة البحرية بالغرب الإسلامي إلى حدود القرن 7 هـ/ 13م[3]؛ فالإشارة فيه واضحة إلى تحديد المسافة البحرية في المحيط استنادا إلى المعطيات الفلكية، التي شقت طريقها إلى أوروبا عبر المعارف المنقولة عن علماء الفلك والبحارة المسلمين، مباشرة أو بواسطة المصادر العبرية؛ وذلك باعتراف الدارسين المتخصصين في تاريخ التقنيات الملاحية[4]. بل نجد من

---

(1) نزهة المشتاق، مج. 2، ص. 640.

(2) المعرب عن بعض عجائب المغرب، ص. 164؛ ومن المفارقة أن محققة الكتاب هي نفسها تزعم أن العرب لم يتوصلوا إلى استخدام الملاحة الفلكية إلا في القرن السابع الهجري؛ راجع رأيها فيما يلي.

(3) Orientaciones por astros y vientos, p. 275.

(4) عن مختلف المعارف البحرية التي انتقلت إلى أوروبا عبر شبه جزيرة إيبيريا؛ راجع:
Luis de Albuquerque, **Historia de la navegación portuguesa**, Madrid, editorial MAPFRE, 1991, p. 120; Antonio Estácio dos Reis, **"La navegación astronómica en los siglos XV Y XVI"**, en: Al - Andalus allende el Atlantico, 1ª edi., UNESCO - El Legado Andalusí, Granada, 1997, p. 67; Jorge Lirola Delgado, **"Aportaciones árabes al desarrollo náutico occidental: la navegación andalusí en el Atlantico"**, en: Al - Andalus allende el Atlantico, 1ª edi., UNESCO - El Legado

=

ذهب من الدارسين إلى الاستدلال بنص قرآني، على استرشاد المسلمين بالنجوم في أسفارهم البرية والبحرية على حد سواء منذ فجر الإسلام (القرن 1 هـ/ 7م)[1]؛ فمتى استطاع ربابنة مغرب دار الإسلام بلوغ هذا المستوى من المعرفة بعلوم البحار والسفانة؟ وفي أية فترة انتقلت هذه المعرفة إلى الغرب المسيحي؟ هذا ما سنحاول إيجاد إجابات عليه في الدراسة اللاحقة

=

Andalusí, Granada, 1997, pp. 59 - 60; Juan Vernet, **Lo que Europa debe al Islam de España**, Barcelona: el acantilado, 1999, p. 349 - 350, 366 - 367.

(1) مصداق ذلك، قول الله عز وجل: ﴿ وَهُوَ ٱلَّذِى جَعَلَ لَكُمُ ٱلنُّجُومَ لِتَهْتَدُواْ بِهَا فِى ظُلُمَـٰتِ ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ ﴾ سورة الأنعام، الآية: 97؛ انظر الاستدلال بالآية في:

Aportaciones árabes al desarrollo náutico occidental, p. 59.

معدات الملاحة

لدى بحارة الغرب الإسلامي

معدات الملاحة لدى بحارة الغرب الإسلامي

توطئة:

يستدعي الحديث عن بداية الملاحة الفلكية لدى المسلمين بالبحر المتوسط، تأصيل استخدام أهم المعدات الفلكية في هذا المضمار، وفي طليعتها الخرائط البحرية والأسطرلاب والبوصلة. وليس هناك من شك في أن الحضارة العربية الإسلامية استوعبت مختلف التقنيات الملاحية وبعض معدات القياس عن الحضارات القديمة، في سياق مرحلة النقل والتلقي لمختلف فروع المعرفة، قبل أن تبلغ إلى حد الإبداع والإنتاج الأصيل، في زمن حدده أحد مؤرخي العلوم العربية ابتداء من أواسط القرن الثالث الهجري، وأنه ظل متواصلا حتى القرن التاسع الهجري، قبل أن تسود مرحلة الركود[1]. ومن الراجح لدى بعض المؤرخين أن تكون معدات الملاحة تلك قد انتقلت إلى العرب، من خلال احتكاكهم بشعوب الشرق الأقصى، مباشرة أو عبر الوساطة الفارسية، وهذا الرأي الأخير تبناه **خوان فرنيط**، استنادا إلى أدلة لغوية، تتمثل في كون العديد من المصطلحات البحرية التي راجت بين العرب بالمحيط الهندي ذوات أصول فارسية، مثل "**الدفتر**" و"**الرهمانج**" و"**النواخدة**"، وحتى "**الربّان**"[2]. وإلى هذا الرأي يميل مؤرخ الجغرافيا العربية الروسي **كراتشكوفسكي**، مع اقتراحه لأدلة وقرائن مشابهة لما سلف ذكره، في سياق دفاعه عن فرضية مؤداها أن العرب نقلوا الإبرة المغنطيسية عن الصين عبر الوساطة

---

(1) فؤاد سزكين، **محاضرات في تاريخ العلوم العربية والإسلامية**، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية والإسلامية، فرانكفورت، 1404 هـ- 1984م، مج. II، ص. 119.

(2) Lo que Europa debe al Islam de España, p. 350.

الفارسية[1]، مثلما سنقف عليه لاحقا.

1 . الخرائط البحرية:

يبقى التحديد الدقيق لتوقيت تداول الخرائط البحرية بمغرب دار الإسلام، موضوع نقاش مستفيض، إذ ذهب أحد الدارسين إلى القول إنها وجدت بسواحل المحيط الهندي منذ فترة مبكرة، بحيث استعان بها ربابنة عمان مثلا "**في قيادة سفنهم سواء تعلق الأمر بمسار الرياح ومصادر هبوبها أو التيارات البحرية المواتية للإقلاع وحركات المد والجزر**"[2]؛ وعلى غرارهم استخدم البحارة السيرافيون دفاتر الإشارات البحرية التي كانت تسمى "رهماني، **وتتضمن معلومات ضافية عن الرياح ومصادر هبوبها، وعن السواحل والشعاب والجداول الفلكية والملاحية ومواسم السفر**"[3]. كما يذكر المقدسي عن البحارة العرب بالمحيط الهندي نوعا من الخرائط البحرية التي يصفها بالدفاتر، وأهمية شهادته هذه كونها منبثقة من حرصه على معرفة حدود هذا المحيط وسواحله وخلجانه، وهو القائل: "**وصاحبت مشايخ فيه ولدوا ونشؤوا من ربانيين وأشاتمة ورياضيين ووكلاء وتجار ورأيتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره، فسألتهم عنه وعن أسبابه وحدوده، ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها...**"[4]. أما بمغرب دار الإسلام، فيبين ابن خلدون في نص مبسوط، الصعوبات التقنية التي طرحها استخدام الخرائط البحرية، مما حال دون اختراق السفن العربية للبحر المحيط؛ فبما أن "**سفر السفن في البحر إنما هو بالرياح ومعرفة جهات مهابها، وإلى أين يوصل إذا مرت على الاستقامة من البلاد التي في ممر ذلك المهب، وإذا اختلف**

---

(1) تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ص. ج. 616/2.

(2) د. السيد عبد العزيز سالم، "**الملاحون العمانيون سادة البحار الجنوبية**"، ضمن بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والآثار، القسم الأول، ط. 1، بيروت، 1991، ص. 166.

(3) نفس المرجع والصفحة.

(4) أحسن التقاسيم، ص. 10.

المهب وعلم حيث يوصل على الاستقامة، حوذي به القلع محاذاة يحمل السفينة بها على قوانين في ذلك، محصّلة عند النواتية والملّاحين، الذين هم رؤساء السفن في البحر، والبلاد التي في حافات البحر الرومي وفي عدوته، مكتوبة كلها في صحيفة على شكل ما هي عليه في الوجود، وفي وضعها في سواحل البحر على ترتيبها، ومهاب الرياح وممراتها على اختلافها، مرسوم معها في تلك الصحيفة، ويسمونها الكنباص، وعليها يعتمدون في أسفارهم، وهذا كله مفقود في البحر المحيط، فلذلك لا تلج فيه السفن، لأنها إن غابت عن مرأى السواحل، فقلّ أن تهتدي إلى الرجوع إليها"[1].

يقف هذا النص من "المقدمة" شاهدا على جهود العرب في التغلب على صعوبة توجيه السفن وقيادتها بالبحر المتوسط، وهو الأمر الذي حدا بهم إلى ابتكار معدات بحرية لضبط الاتجاهات، وأغلب الظن أنهم اعتمدوا على الخرائط البحرية المعروفة لدى الأوروبيين بالبورتلانات (Portulans)، أو على ما يسميه ابن خلدون "**الكنباص**"؛ غير أن استعمال كل هذه المعدات لم يكن ناجعا في حالة الملاحة بالبحر المحيط.

ولعل اسم الكنباص، هو نفسه الذي نجده لدى المقدسي تحت اسم الكرباسة، حين تحدث عن رؤيته لجغرافية المحيط الهندي على خرائط بحرية بخزائن ملوك المشرق، ويفهم من قوله الآتي: "**ورأيته ممثلا على ورقة في خزانة أمير خراسان، وعلى كرباسة عند أبي القاسم ابن الأنماطي بنيسابور، وفي خزانة عضد الدولة والصاحب**"[2]، أن الخرائط البحرية توزع تمثيلها إلى شكلين: أحدهما ورقي مبسوط، والآخر على شكل صحيفة مستديرة أشبه ما يكون بالكنباسات البرتغالية التي استخدمت لتحديد اتجاه دفة السفينة خلال عصور الاكتشافات الجغرافية

---

(1) عبد الرحمن ابن خلدون، **مقدمة ابن خلدون**، تحقيق د.علي عبد الواحد وافي، ط. 3، القاهرة، د.ت.، ج1، ص. 355 – 356.

(2) أحسن التقاسيم، ص. 10.

الكبرى في القرنين 15 و16م.

2 . الأسطرلاب:

لقد استخدم العرب **الأسطرلاب** منذ وقت مبكر لأغراض عديدة، كان من بينها الاسترشاد به في البحر، وتعود بداياته الأولى إلى فترة غير محددة؛ ومع أن بعض الباحثين يعيد أصله إلى الصين[1]، فإن أحد المتقدمين عزاه إلى دار الإسلام[2]، ورجح آخر أنه من صنعة اليونان وابتكارهم. ويعترف ابن النديم الذي استقصى التآليف العربية في شتى المعارف، بالعجز عن تأصيل اختراع هذه الآلة، حيث يقول إن "**هذا لا يدرك بالتحقيق**"[3]؛ وإن كان قد أرخ لاتساع تداولها بدار الإسلام منذ عهد المأمون العباسي، الذي صنع لفائدته ابن خلف المروروذي أسطرلابا من صنف "**ذات الحلق**"[4]. وتشير المصادر إلى صنع العرب لهذه الآلة منذ أواخر القرن الثاني[5] وأوائل القرن الثالث الهجريين[6]؛ ويعد إبراهيم بن حبيب الفزاري "**أول من عمل في الإسلام أسطرلابا**"، ويضيف القفطي أنه ألف "**كتاب العمل بالأسطرلابات ذوات الحلق**" و"**كتاب العمل بالأسطرلاب المسطح**"[7]. ولعل الرائد في هذا

---

(1) د. محمد الطويل، **النقل والتنقل في المغرب خلال العصر الوسيط**، (أطروحة دكتوراه مرقونة)، جامعة محمد الخامس - أكدال، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - الرباط - السنة الجامعية: 1996 - 1997، ص. 225.

(2) السنوسي، **شرح بغية الطلاب في علم الأسطرلاب**، مخطوطة المكتبة العامة والمحفوظات بتطوان، رقم: 537 (ضمن مجموع)، ص. 16.

(3) محمد بن إسحاق ابن النديم، **الفهرست**، بيروت: دار المعرفة، 1978، ص. 342.

(4) نفس المصدر والصفحة.

(5) كارل بروكلمان، **تاريخ الأدب العربي**، ترجمة السيد يعقوب بكر ورمضان عبد التواب، ط. 2، القاهرة، دار المعارف، 1977، ج. 4، ص. 201.

(6) نفسه، ص.170، 180، 181، 209 - 218.

(7) جمال الدين علي بن القاضي الأشرف يوسف القفطي، **كتاب إخبار العلماء بأخبار الحكماء**، بيروت، دار الآثار للطباعة والنشر والتوزيع، د. ت.، ص. 42؛ طبقات الأمم، ص. 152 - 153.

المضمار هو جابر بن حيان الصوفي (ت. 200 هـ) إذ يذكر صاعد أنه "**كان متقدما في العلوم الطبيعية**"، ويضيف رواية عن أحد الفلكيين الأندلسيين أنه وضع "**تأليفا في العمل بالأسطرلابات تضمن ألف مسألة لا نظير له**"[1].

كما أبدع غيرهم من علماء إفريقية في انتقاء المعادن لصياغته وإتقانه، فاستعملوا **الفضة** في صناعته أحيانا، مثل ما كان الأمر في عصر الفاطميين بإفريقية، قبل انتقال خليفتهم المعز لدين الله إلى مصر سنة 362 هـ[2]؛ ويبدو أن ما ذكره إخوان الصفا عن تصنيع الأسطرلاب بمعدن النحاس كان أمرا متداولا على نطاق واسع بدار الإسلام، وفي هذا السياق قدموا معطى فريدا عن زنة المعدن المستعمل في صياغته مقابل سعر الآلة بدار الإسلام خلال القرن الرابع الهجري، وهو قولهم إن "**قطعة من الصفر قيمتها خمسة دراهم، إذا عمل منها أسطرلاب يساوي مائة درهم**"[3].

أما بالأندلس، فقد وضع أبو القاسم أحمد بن عبد الله بن الصفّار الغافقي (ت. 426 هـ) "**رسالة الأسطرلاب والأسماء الواقعة عليه**"، ومعظم مادته أخذها عن أستاذه مسلمة المجريطي، حسب ملاحظة بروكلمان[4]. في حين قدم أمية بن أبي الصلت معطيات دقيقة عن الأسطرلاب، يمكن استخلاصها من بعض الأبيات الشعرية التي نظمها في وصف الآلة، وتكشف عن استخدامها في السفر، وعن صناعتها من الصفر؛ كما تشير إلى قيمتها المرتفعة وإلى بعض الإفادات عن طريقة القياس بها[5].

---

(1) طبقات الأمم، ص. 152 – 153؛ وصاحب الرواية هو محمد بن سعيد السرقسطي المعروف بابن المشاط الأسطرلابي.

(2) وفيات الأعيان، مج. V، ص. 420.

(3) إخوان الصفا وخلان الوفا، **رسائل إخوان الصفاء وخلان الوفاء**، بيروت، دار صادر، 1376 هـ– 1957م، ص. 287 – 288.

(4) بروكلمان، ج. 4، ص. 227 – 228.

(5) ابن أبي أصيبعة، **عيون الأنباء في طبقات الأطباء**، ط. 3، بيروت، 1981، ج. 1، ص. 97؛ حيث قال في الأسطرلاب أبياتا منها:

=

ويضيف المؤرخ الراحل محمد حجي أن الفلكي الأندلسي ابن الزرقالة حوّل آلة الأسطرلاب من شكلها العام إلى نوع مخصوص ببلاد الأندلس، وقد اشتهر باسمه وهو الصفيحة الزرقالية أو الشكازية[1]؛ ويعترف مصنفو طبقات العلماء بتفوق هذا العالم على نظرائه بمشرق دار الإسلام في صناعة الآلات الفلكية عامة، فصفيحته المذكورة "**لما وردت على علماء هذا الشأن بأرض المشرق حاروا لها وعجزوا عن فهمها إلا بعد التوفيق**"[2]. وفي مضمار استخدام الأسطرلاب وفق طرائق مبسطة، نقل ابن أبي الصلت السالف الذكر إلى المشرق طريقة حساب خط الطول الشمسي في أي يوم من أيام السنة[3]؛ لذلك لاحظ مؤرخ العلوم العربية **خوليو سامسو** أن خلفيات أقدم الأسطرلابات الأندلسية والمغربية الموجودة تتوفر على مخططات المقاييس البروجية، كما يوجد لها وصف في الرسائل الأندلسية الأولى التي تتناول هذه الآلة؛ في حين لم تظهر تلك المخططات بالمشرق إلا في وقت متأخر جدا[4].

ومن تعاريف علماء الغرب الإسلامي لآلة الأسطرلاب، يذكر **السنوسي** أحدها عن أمية بن أبي الصلت، وقد جاء عاما دون تفصيل، فحسب هذا العالم، يعد

=

أفضل ما استصحب النبيل فلا	تعدل به في المقام والسفر
جرم إذا ما التمست قيمته	جل على التبر وهو من صفر
مختصر وهو إذ تفتشه	عن ملح العلم غير مختصر
ذو مقلة يستبين ما رمقت	عن صائب اللحظ صادق النظر
تحمله وهو حامل فلكا	لو لم يدر بالبنان لم يدر

(1) **معلمة المغرب**، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، سلا، مطابع سلا، 1989، مج. II، ص. 414 - 415.

(2) أخبار العلماء، ص. 42.

(3) خوليو سامسو، "**العلوم الدقيقة في الأندلس**"، ضمن الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، تحرير سلمى خضراء الجيوسي، ط. 1، بيروت، منشورات مركز دراسات الوحدة العربية، 1998، ج. 2، ص. 1322.

(4) نفس المرجع والصفحة.

"الأسطرلاب آلة يتوصل بها إلى معرفة كثير من الأمور النجومية التعاليمية على أسهل طريقة وأقرب مأخذ"[1]. ولمزيد من التدقيق في وظيفتها، قال البعض الآخر إنها **"آلة يتعرف بها أوقات الصلوات وجهة القبلة وحركات الكواكب والأفلاك واختلاف الليل والنهار وأبعاد ما بين النقط المسامتة إلى نقط الأرض من الدوائر العظام وارتفاع كل قائم على بسيط الأرض وغير ذلك مما يعزى إلى هذا الشأن"**[2].

أما أنواعها، فقد صنفت إلى قسمين رئيسين، هما: **الكرّي والمسطح**؛ ويبدو أن القسم الثاني كان أكثر شيوعا بدليل تعداد المشتغلين بهذا الشأن لعدة أنواع صنفت ضمن أشكاله الفرعية، فوجدت من **"المسطح أنواع: شمالي وجنوبي وسرطاني وآفاقي وخطي ومطبّل ومشجّر"**؛ على أن أشرفها كان **"الشمالي**، وهو الذي يصنع للبلاد الشمالية التي هي معمور الأرض"[3].

وعلى مستوى العمل، بسطت كتب الفلك التي دونها علماء الغرب الإسلامي القول في كيفية استخدام الأسطرلاب؛ فعلى سبيل المثال، خصص ابن الزرقاله بابا **"في معرفة أخذ الارتفاع للشمس بالنهار وللكواكب بالليل"**[4]؛ وليس إلى الشك سبيل في أن هذه الطريقة في القياس قد اتبعت في البحر شأنها في البر، لأن تحديد ارتفاع الشمس أو الكواكب في الأفق يعين البحارة على تحديد الزمن الذي قطعوه

(1) شرح بغية الطلاب، ص. 26.

(2) نفسه، ص. 25.

(3) نفسه، ص. 26.

(4) أبو إسحاق إبراهيم بن يحيى النقاش المعروف بابن الزرقاله، **الشكازية**، تحقيق روزي بوج، معهد مياس بايكروزا للتراث العلمي العربي، برشلونة، 1986، ص. 10؛ لقد استوفى هذا العالم الفلكي شرح الطريقة المثلى لذلك بقوله: "إذا أردت ذلك وهو أن تعلق الصفيحة من علاقتها دون أن تمسكها بشيء واستقبل الشمس بشطبتي العضادة وحرّك العضادة حتى ترى شعاع الشمس داخلا من ثقب الشطبة العالية إلى ثقب الشطبة السفلى، فما وقع عليه طرف العضادة الأعلى من أجزاء الارتفاع هو ارتفاع الشمس في ذلك الوقت، وكذلك تفعل بالكواكب"؛

في السفر، كما يحدد موقعهم بالنسبة للاتجاهات الجغرافية. وتتأكد هذه الفرضية انطلاقا من المصدر السالف، من خلال باب "**في معرفة ما مرّ من الليل من ساعات زمانية أو معتدلة من قبل الدائر من الفلك**"[1]؛ كما تشير كتب الأنواء من جهة ثانية إلى المطالع التي وضعت على أسطرلابات الغرب الإسلامي، لتمكين مستعمليها من سهولة تحديد الموقع وساعات الليل والنهار؛ والملاحظ أن العديد منها نقشت على صفائح الآلة وتمت الاستعانة بها في معرفة أوقات الملاحة[2]. فلاغرو إذن أن نرجح انتشار الملاحة الفكية بالغرب الإسلامي، منذ أوائل القرن الثالث للهجرة أو قبله بقليل، استنادا إلى مصادر هذه الحقبة.

3 . البوصلة:

تعود البوصلة إلى أصول مشرقية لم يحسم في توطينها بدقة، فعلى الرغم من تأكيد بعض مؤرخي العلوم على أنها اختراع عربي أصيل[3]؛ فقد رأى أحد الدارسين[4] أن الإبرة المغناطيسية كانت من ابتكار الصين، وأن العرب قاموا بتطويرها في شكل بوصلة، واستخدموها منذ القرن الخامس الهجري في المحيط الهندي؛ ونقلوها إلى البحر المتوسط منذ أواخر القرن الموالي؛ ثم انتشرت بأوروبا

---

(1) نفسه، ص. 61؛ وتفصيل الكيفية المتبعة في قياسها بينها الزرقاله وفق ما يأتي: "إذا أردت ذلك فخذ ارتفاع أي كوكب شئت واعلم منه الدائر من الفلك... فما كان فاقسمه على أزمان ساعة واحدة من ساعات تلك الليلة فما خرج فساعات وما بقي فكسر من ساعة، فما كان من الساعات وكسورها فهو ما مر من الليل من ساعات زمانية".

(2) على سبيل المثال، ذكر منها ابن عاصم "النسر الطائر" و"عيوق الثريا" و"رأس الغول" و"منكبا الجوزاء" و"رجل الجوزاء اليسرى" و"الشعرى العبور" و"الفرد"؛ كتاب الأنواء، ص. 94، 126، 128، 138، 139.

(3) د. أنور عبد العليم، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، سلسلة عالم المعرفة، ع. 13، صفر 1399 هـ- يناير 1979م، ص. 205.

(4) د. إدريس الضحاك، **قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية: دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والاتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف**، ط. 1، الرباط، 1407 هـ- 1987م، ص. 35.

منذ القرن السابع الهجري. وعلى عكس ذلك ينفي غيره من الدارسين أن تكون البوصلة اكتشافا صينيا[1]، بل إن العديد من العلماء الصينيين أنفسهم يعتبرون البوصلة اختراعا أجنبيا عن حضارتهم، على الرغم من معرفتهم بخواص حجر المغنطيس منذ زمن متقدم[2]. بينما رجح **كراتشكوفسكي** أن العرب نقلوها عن الفرس، واستدل على رأيه أن الملاحين في العصور الإسلامية الأولى حينما اقتصروا على الإبحار بمحاذاة السواحل، لم تكن لهم معرفة بمجموعة من الاصطلاحات البحرية مثل لفظ "**الجاه**" (أي النجم القطبي) و"**باشي**" (أي ارتفاع النجم)[3]. في حين لم يستبعد خوان برنيط أن تتصل أولية البوصلة بأصول عربية، مستشهدا بقرائن ترتكز على أن انتقالها إلىٰ الغرب المسيحي قد حصل بواسطة الترجمان **جيراردو الكريموني** الذي عكف على ترجمة المؤلفات العربية بطليطلة (Toledo) إلى اللاتينية[4]؛ ويضيف المؤرخ نفسه أن العرب قد عرفوا البوصلة في القرن الحادي عشر للميلاد، وأنهم احتفظوا بسرّ تركيبها[5]. كما أثبت غيره من مؤرخي العلوم أن البحارة المسلمين كانوا سباقين إلى استعمال خاصية الاتجاه المغناطيسي في عمل الإبرة للاسترشاد بها خلال الأسفار البحرية[6]. ومع ذلك لا نعدم من بينهم من رجح أن تكون من ابتكار الأوروبيين. فمتى وجدت البوصلة

---

(1) محمد العنابي، "**عناية العرب بالأسفار البحرية وتخطيطهم للأسواق التجارية**"، ضمن: تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري، ملتقى علي النوري للعلوم الصحيحة، صفاقس 18 – 21 نوفمبر 1976، تونس، منشورات الحياة الثقافية، د. ت.، ص. 26.

(2) Juan Vernet, **Ce que la culture doit aux Arabes d'Espagne**, traduit par Gabriel Martinez - Gros, SINDBAD, 1985, p. 252.

(3) أغناطيوس يوليانوفيتش كراتشكوفسكي، **تاريخ الأدب الجغرافي العربي**، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، ط. 2، بيروت، 1987، ج. 2، ص. 616.

(4) خوان برنيط، هل هناك أصل عربي إسباني لفن الخرائط البحرية، ص. 86.

(5) نفسه، ص. 87؛

Ce que la culture doit aux arabes d'Espagne, p. 252.

(6) محمد المنوني، **حضارة الموحدين**، ط. 1، الدار البيضاء: دار تبقال، 1989، ص. 56.

بالغرب الإسلامي؟

لقد حاول أحد الباحثين الجواب على هذا السؤال من خلال استنطاق مجموعة من القرائن، والتي تؤكد وجود البوصلة بالبحر المتوسط منذ فترة مبكرة من التاريخ الإسلامي، بل إن من بين الدارسين من ذهب أبعد من ذلك حين رجح أن **الملاحة الفلكية** ترجع إلى العصر الروماني الأدنى. وفي سياق تفحصه لتأثيرات العلوم القديمة في الرصيد الحضاري العربي في بلاد الغرب الإسلامي، افترض أن تقنيات تلك الملاحة ظلت موجودة بها؛ تدل على ذلك مجموعة من الإفادات المصدرية، ومن أبرزها:

- احتواء صحيفة الزرقيال على معْطيات قابلة للتطبيق في ميدان الملاحة، مثل الانحدار الشمسي الذي بات بإمكان علماء الفلك والمنجمين والنواتية معرفته يوما بيوم دون حاجة إلى القيام بحسابات أو اللجوء إلى معدات القياس؛ ومن ثمة تمكنوا من تحديد الموقع باستعمال الأسطرلاب، أو المربع أو أية آلة أخرى لقياس الانكسار الضوئي للشمس والكواكب.
- شهد القرن 5 هـ/11م قدرة الملاحين الأندلسيين على استخدام ساعات الرمل ذوات أوقات محددة (نصف ساعة - ساعة).
- وجود معلومات لدى البكري عن المسافات بين سلسلة من الموانئ المغربية والأندلسية، وهو ما يفرض التسليم معه بأن ذلك تم باستعمال البوصلة.
- رحلات الأندلسيين في أعالي مياه البحر المحيط واستكشافهم للسواحل الإفريقية الغربية(1).

وإضافة إلى ما سلف، يغلب على الظن أن الملاحة بين أرجاء الغرب الإسلامي على ضفتي البحر المتوسط، خضعت لطرائق فلكية، نظرا لبعد المسافة بينهما. ويزداد هذا الرأي رسوخا من خلال رواية ابن الكردبوس، عن أحد البحارة

---

(1) Samsó, Julio, **Las ciencias de los antiguos en Al-Andalus**, Madrid, edi. MAPFRE, 1992, p. 247 - 249.

الميورقيين الذي تمكن من التسلل ليلا بين السفن المسيحية المحاصرة لجزيرة ميورقة، وأبحر في اتجاه المغرب الأقصى لطلب النجدة من المرابطين [1]. وفي الحوض الشرقي للمتوسط، يؤيد ابن حوقل وجود الملاحة الفلكية في عرض البحر، والتي لم يكن بمقدور الملاحين خلالها رؤية السواحل؛ وتتجلى هذه الحقيقة في ذكره أن المسافة الفاصلة بين إقليم أجيا وسواحل مصر كانت تقطع وفق طريقة التلجيج في ظرف أربعة أيام[2]. كما تفيد رواية للطرطوشي عن رحلة بحرية تمت أثناء الليل بين صقلية وإفريقية[3]، أن السفينة كانت مجهزة بوسائل ومعدات فلكية تمكن من الاسترشاد بالنجوم والكواكب، لتحديد المواقع والزمن والاتجاه الصحيح، لأن المسافة بين القطرين لا يمكن قطعها ليلا إلا باعتماد الملاحة الفلكية.

نخلص إلى القول إن حضارة الغرب الإسلامي في أوج عطائها ونهضتها، قد عملت على تعميق المعارف البحرية المتصلة بابتكار معدات الإبحار وتطويرها، قبل أن تنتقل إلى أوروبا، من قبيل هندسة بناء السفن والشراع اللاتيني ومقود السكّان؛ فضلا عن المفردات والمعطيات الفلكية، والمعارف الجغرافية كالخرائط البحرية التي سمحت فيما بعد للأوروبيين بولوج حلبة الملاحة في المحيط الأطلنتي.

(1) أبو مروان عبد الملك ابن الكردبوس، **الاكتفاء في أخبار الخلفاء**، المنشور جزء منه تحت عنوان "تاريخ الأندلس لابن الكردبوس ووصفه لابن الشباط: نصان جديدان"، تحقيق د. أحمد مختار العبادي، صحيفة المعهد المصري للدراسات الإسلامية بمدريد، مج. 13 و14، 1965 - 1966؛ 1967 - 1968، ص. 123.

(2) صورة الأرض، ص. 202.

(3) سراج الملوك، ص. 143.

تقنيات إنقاذ الغرقى

وتجنب مخاطر البحر

تقنيات إنقاذ الغرقى وتجنب مخاطر البحر

توطئة:

يزخر التراث العربي الإسلامي بمادة غزيرة عن علوم البحار وأساليب الملاحة البحرية، غير أن معظم هذه المادة مشتّتة بين أصناف كثيرة من المصادر، وأكثرها عناية بهذا اللون من المعطيات هي كتب الجغرافيا والرحلات والأنواء والأزمنة وتحديد نهايات الأماكن؛ فضلا عن إشارات نادرة الوقوع في كتب التاريخ والآداب والتراجم والتصوف والفقه والفلك والطب. ومن نافلة القول إن موضوع الوقاية من الغرق وباقي مخاطر البحر وأهواله، يعد من بين المباحث الجديرة بالدراسة، وذلك انطلاقا من متون تراثية ما زالت لم تستثمر بشكل دقيق لبحث هذا الموضوع، وهو الأمر الذي نتوخى استدراكه في هذا الباب.

1 . تقنيات إنقاذ الغرقى:

تتناثر في العديد من المصادر التراثية إشارات إلى ما كان يتعرض له جموع الملاحين من أخطار البحر، وخصوصا الغرق الذي كان الناجون منه يصيرون في العراء غالبا[1]. وتعد السباحة أكثر الوسائل التي اعتمدوا عليها للنجاة[2]؛ ولدينا رواية تصف كيفية إنقاذ أحد الركاب الذي سقط من متن السفينة في رحلة انطلقت من سواحل الأندلس، ويبدو من خلال مجرياتها أن النواتية كانوا يبادرون إلى وقف

---

(1) طاهر الصدفي، **السر المصون في ما أكرم به المخلصون**، تحقيق د. حليمة فرحات، ط. 1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1998، ص. 75.

(2) أبو مروان حيان بن خلف ابن حيان القرطبي، **المقتبس في أخبار بلد الأندلس، قطعة الحكم المستنصر**، تحقيق د. عبد الرحمن علي الحجي، بيروت، 1983، ص. 209 - 210.

عمل الأشرعة واستبدالها بحركة المجاذيف للتحكم في سير السفينة بشكل أدق، وللطواف بموضع الغرق من أجل انتشال الضحايا[1]. وقد أدى البحارة المنتظمون في سلك الأسطول الحربي بالحوض الغربي للبحر المتوسط دورا جليلا في إنقاذ الغرقى، وكان تدخلهم في بعض الأحايين يتم على حساب المهام العسكرية الموكولة إليهم من طرف قائد الأسطول؛ كما أنهم كانوا يقومون بمهام الإغاثة أثناء الليل في بعض الحالات الطارئة[2]. والملاحظ أننا لا نصادف إشارات دقيقة عن المعدات الموجهة لإنقاذ طاقم السفينة والركاب؛ وإن كان أحد الدارسين المحدثين قد رجح أن تكون القوارب الصغيرة المرافقة للأسطول قد استعملت بصفتها زوارق للإنقاذ[3]. وعموما فإن هذه الوسيلة قد استخدمت من قبل ربابنة المحيط الهندي، إذ يشير السيرافي إلى هذا الاستخدام ويحدد هذا الصنف من قوارب النجاة بوصفه "**قارب المركب الذي يسمى الفلو**"[4]، ويصفه في موضع آخر باسم "**دونيج المركب**"[5]. كما اعتمد الملاحون على القوارب بنهر النيل خلال القرن السادس الهجري لإجلاء الركاب من السفن الغارقة[6]. وإلى جانب ذلك، فإننا لا نستبعد استعمال البحارة بدار الإسلام - مشرقا ومغربا - للزِّقاق المنفوخة بوصفها وسيلة فعالة تساعد الغرقى على الطفو فوق سطح الماء، بما أنها استخدمت لأغراض بحرية مشابهة ستتضح لاحقا؛ ومن القرائن التي تؤيد هذا الرأي، أن صناعة الزقاق قد ازدهرت مثلا بالأندلس خلال عصر الخلافة (316 - 422 هـ)، حتى أن حرفييها

(1) السر المصون، ص. 72.

(2) أبو بكر محمد بن محمد الوليد الطرطوشي الفهري المالكي، **سراج الملوك**، ط. 2، القاهرة، دار الكتاب الإسلامي، 1412 هـ، ص. 143.

(3) El poder naval de Al - Andalus, 1993, p. 288.

(4) أبو عمران موسى بن رباح الأوسي السيرافي، **الصحيح من أخبار البحار وعجائبها**، تحقيق يوسف الهادي، الطبعة الأولى، دمشق، دار اقرأ، 1426 - 2006، ص. 67.

(5) نفسه، ص. 102.

(6) السر المصون، ص. 113 - 114.

أضحت لديهم سوق قائمة اشتهرت بقرطبة إحداها، وكانت تجاور باب العطارين بهذه الحاضرة[1]؛ كما وقف أحد الدارسين المحدثين على أمثلة أخرى لاستخدام الزقاق المنفوخة في عبور الأنهار الكبرى بالمغرب الأقصى خلال عصري المرابطين والموحدين (في القرنين الخامس والسادس للهجرة)[2].

الجدير بالتنويه أن العرب كانت لديهم معرفة مبكرة بخاصية سمك الدلفين[3] بالحوض الشرقي للبحر المتوسط، وهي أنه يساعد الغريق على الاقتراب من البر؛ رغم أن ابن حوقل نفسه شكك في هذه الحقيقة العلمية التي باتت حاليا من المسلمات[4]. أما في البحار الشرقية فتتحدث إحدى الروايات عن استعانة بعض التجار بالأخشاب الكبار المشدودة إلى بعضها البعض في شكل "**الحزمة**"[5]، عن طريق الركوب عليها أملا في النجاة من أهوال البحر؛ وقد استطاع أحد البحارة أن ينجو من الغرق بعد أن طرح نفسه "**على خشبة طفت به، وبقي في البحر ثلاثة أيام بلياليها**"[6].

(1) أبو العباس شمس الدين أحمد بن محمد بن أبي بكر ابن خلكان، **وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت، دار صادر، د. ت، مج. V، ص. 275.

(2) د. محمد الطويل، **النقل والتنقل في المغرب خلال العصر الوسيط**، أطروحة دكتوراه الدولة مرقونة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة محمد الخامس، أكدال - الرباط، السنة الجامعية: 1996 - 1997، ص. 164 - 165.

(3) أبو القاسم محمد بن علي بن حوقل النصيبي، **كتاب صورة الأرض**، القاهرة، دار الكتاب الإسلامي، د. ت.، ص. 156.

(4) نفس المصدر والصفحة.

(5) أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري، **كتاب الجعرافية وما ذكرته الحكماء فيها من العمارة وما في كل جزء من الغرائب والعجائب تحتوي على الأقاليم السبعة وما في الأرض من الأميال والفراسخ**، تحقيق محمد حاج صادق، مكتبة الثقافة الدينية، بور سعيد، د. ت.، ص. 25.

(6) أبو الريحان محمد بن أحمد البيروني الخوارزمي، **كتاب تحديد نهايات الأماكن لتصحيح مسافات المساكن**، تحقيق د. ب. بولجاكوف ومراجعة د. إمام إبراهيم أحمد، منشور في مجلة معهد المخطوطات العربية، المجلد الثامن، ج. 1و2، ذو القعدة 1381 هـ - جمادى
=

أما في باب النظر الفقهي، فلم يغفل أهل الفتوى عن التصدي لتأكيد المسؤولية الملقاة على عموم ركاب البحر، في حال قدرتهم على التدخل لإنقاذ الغرقى، أو رفع حمولات السفن المحطّمة؛ بل إن البعض دقق في الوسيلة التي تستعملها السفن في طرائق إبحارها[1]؛ وهو ما ينمّ عن استرشاد الفقهاء بأهل الدراية في تدبير أمر السفينة وكيفية جريتها في البحر. على أن تدخل طواقم النواتية والغواصين لاستخراج الحمولات المطروحة في البحر، والتي يرجى مع ذلك تخلصها والانتفاع بها، لم يكن يخلو من مقابل، إذ أوصت مدونات الفقه المالكي بمنح أجر لهم نظير عملهم هذا[2].

إن هذه الفتوى ونظيراتها تقوم دليلا بينا على إنسانية الحضارة الإسلامية وإقرارها مجانية الإنقاذ والإسعاف لضحايا الغرق؛ فضلا عن وجوب احترام حقوق الملكية لحمولات السفن التالفة وعدم التصرف فيها، وذلك دون اعتبار لانتماءاتها الدينية أو الإثنية، بل وسبق المسلمين لجميع التشريعات العالمية المعاصرة في هذا الباب.

2 . علاج الأمراض والأعراض الجانبية الناتجة عن ركوب البحر:

في باب الأمراض المهنية المرتبطة بالملاحة البحرية، نبّهت كتب الطب على تعرض المجذّفين العاملين على متن السفن بالبحر المتوسط لتشوهات جلدية، وبهذا الصدد ورد في "**كتاب التيسير**" للطبيب الإشبيلي أبي مروان ابن زهر حديث

=

الآخرة 1382 هـ \ ماي – نوفمبر 1962م، ص. 34.

(1) أبو القاسم بن أحمد البرزلي البلوي التونسي، **فتاوى البرزلي: جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام**، تحقيق محمد الحبيب الهيلة، ط.1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 2002، ج. 4، ص. 310 – 311.؛ ويتضح ذلك فيما نصت عليه إحدى الفتاوى، وهو الآتي: "ولو مر قوم بسفينة بمتاع قوم انكسروا، وهو على الماء، كان عليهم رفعه إن كان سيرهم بريح لا يضرهم الإميال لأخذه؛ وإن مروا بناس أحياء فعليهم أن يحطوا لرفعهم".

(2) نفسه، ص. 310.

عن تشقق أيدي "**من يجذفون بالمجاذيف**" بسبب الإفراط في العمل الشاق؛ وللتخفيف من حدة معاناتهم، والتماس العلاج لتلك "**الخروق والشقوق**"[(1)]، نصح هذا الطبيب البارع باتباع وصفة تتمثل في "**علاج مشترك يكون فيه جلاء شديد وتكون فيه رطوبة كالحناء إذا عجنت بالزبد الطري، أو عجنت بدهن اللوز أو بالزيت العذب نفسه... ودخول الحمام ينفع أيضا منها، فإنه يجلو الظاهر ويرطب ما وراء ذلك وتلتئم تلك الشقوق**"[(2)]. إن في تأمل هذا النص الأخير ما يبين الجهود التي بذلت من قبل الأطباء المسلمين في سبيل التصدي لمعالجة الفئات الاجتماعية الدنيا؛ وهو ما يفند تعميم مقولة ارتباط الطب خلال العصر الوسيط بطبقة الخاصة، وفي مقدمتهم أرباب السلطان وحاشيتهم[(3)]. وعلى غرار الجناح الغربي لدار الإسلام، عانى المجذفون بالمشرق من الآفة نفسها؛ فقد ورد لدى **ابن منكلي**[(4)] وصف لداء كان كثيرا ما يصيبهم في أيديهم وأرجلهم يدعى "**المجل**"؛ ويعرف أهل اللغة هذا التشوه الجلدي وفق تشخيص طبي دقيق، فهو يصيب الأيدي التي "**نَفِطت من العمل فمرنت وصلبت وثخن جلدها وتعجّر وظهر فيها ما يشبه البثر من العمل بالأشياء الصلبة الخشنة [...] وقيل المجل أن يكون بين الجلد واللحم ماء، والمجلة: قشرة رقيقة يجتمع فيها ماء من أثر العمل[...] والمجل أن يصيب الجلد**

(1) أبو مروان عبد الملك بن زهر، **كتاب التيسير في المداواة والتدبير**، تحقيق محمد عبد الله الروداني، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 1411 هـ - 1991م، ص، 409.

(2) نفس المصدر والصفحة.

(3) عن مقولة اختصاص الطب بالسلاطين والخاصة، والتجاء العوام ومتوسطي الحال إلى الطب الشعبي والشعوذة والخرافات؛ راجع: د. أحمد الطاهري، **الطب والفلاحة في الأندلس بين الحكمة والتجريب: مساهمة في التأصيل التاريخي للتراث العلمي بالغرب الإسلامي**، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية، مجموعة البحث في الأرشيف المغربي الأندلسي، ط. 1، الدار البيضاء، 1997، ص. 78 - 81.

(4) د. محمد الحناوي، **النظام العسكري بالأندلس في عصري الخلافة والطوائف**، ط. 1، الرباط، دار أبي رقراق للطباعة والنشر، 2003، ص. 371.

نار أو مشقة **فيتنفط ويمتلئ ماء**"[1]. بيد أن في استحضار ما سلف بيانه عن توقف الملاحة البحرية خلال الفصل البارد والمطير، وتراجع حركة المسافرين عموما، كل ذلك يفترض أن يفسح قدرا من الوقت للنواتية من أجل الاستراحة والتفرغ لإراحة أبدانهم ومعالجة أيديهم المنهكة

لقد تنبه علماء الإسلام منذ وقت مبكر إلى الأعراض التي تلحق المرتادين لمياه البحار والمحيطات وخاصة الدوار والغثيان، كما حاولوا تفسير هذه الظاهرة علميا دون أن يجانبوا الصواب في ذلك بشهادة الدارسين المتخصصين؛ فقد ذكر شيخا الطب في الإسلام أبو بكر الرازي (ت. 311 هـ) وأبو علي بن سينا (ت. 428 هـ) وذو الوزارتين الأديب الطبيب لسان الدين ابن الخطيب (ت. 776 هـ) آثار البحر على راكبيه وما يحدثه في أمزجتهم من دوار وغثيان، ونصحوا المسافرين بحرا بتناول بعض الفواكه مثل السفرجل والتفاح والرمان، أو بعض الأطعمة المعدّة وفق وصفات معينة تقي من عادية هذه الآثار في نفوسهم، مثل بزر الكرفس، والنعناع، والزعتر المعد بالخل والزيت، أو العدس الممزوج بالخل، والحصرم، وكلها أغذية تصلح لدرء الغثيان؛ كما اعتبر من المناسب دهن ثقوب الأنف برماد الرصاص أو "**الأسفيداج**"[2].

3 . تفادي خطورة الحيوانات البحرية:

فضلا عن خطورة هيجان البحر والأعراض المرضية التي تلحق راكبيه، شكلت دوابه خطرا داهما في وجه المسافرين عبره؛ ففي مغرب دار الإسلام، تناقل ركاب البحر معرفة بعض الأساليب المتخذة لدرء خطورة الحيوانات البحرية التي تبدي سلوكا عدوانيا تجاه الإنسان؛ ومن الأصناف التي عرفت بضراوتها في البحار

---

(1) أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الإفريقي المصري، **لسان العرب**، ط. I، بيروت، دار صادر، 1410 هـ – 1990م، مج. XI، ص. 616، مادة "مجل".

(2) María Concepción Vásquez de Benito, "**La medicina y el mar**", en Al - Andalus y El Mediterráneo, Madrid, 1995, p. 277 - 281.

الشرقية، اشتهر بين ربابنة بحر الزنج سمك "**يقال له الوال وهو بكسر المراكب مولع، فإذا تعرض للمركب ضربوا الخشب بعضه ببعض وضربوا الطبول، وأنه ربما نفخ الماء فيرتفع مثل المنار ويبين من بعد مثل شرع المراكب**"(1). ويشبه هذا الأمر ما تم تداوله بين المسافرين في البحر المتوسط، فقد ذكر أبو حامد الغرناطي سمكة المنارة، فهي - على حد قوله - : "**تلقي نفسها على السفينة، فتكسرها وتهلك من فيها؛ وإذا رآها الناس أو أحسوا بها ضربوا الطبول ونفخوا الصور ونقروا الطشوت والأصطال، وضجوا حتى تبعد منهم خوفا منها، وهي محنة في البحر عظيمة**"(2). كما عاش هو نفسه في إحدى المرات تجربة فريدة لعبور بحر الزقاق، إذ عاين خلالها خطورة **سمكة البغل**، وما أثارته في نفسه من هلع شديد بسبب حركتها القوية وصيحتها العظيمة(3)؛ وروى في مرة أخرى "**عمن كان يسكن على جانب البحر**" خبر نوع آخر من الأسماك "**قد يعظم في البحر بحيث تقلب السفينة وتأكل من فيها**"(4). أما بسواحل الغرب الإسلامي المطلة على المحيط (الأطلنتي)، فقد عانى المسافرون من خطر **سمك العنبر**، وتلطّفوا في النجاة من عاديته؛ ومما نص عليه ابن سعيد المغربي كعادة متداولة للتعامل مع هذه الدابة، أن الركاب كانوا "**يخافون منها لئلا تقلب المركب، فيقطعون الكلام**"(5). والطريف في الأمر أن هذا

---

(1) السيرافي، الصحيح من أخبار البحار وعجائبها، مرجع سابق، ص. 57 - 58، 129.

(2) رجحت إنغريد بيخارانو أن الأمر يتعلق بفصيلة العنبر الكبير (**Physeter macrocephalos**)، والتي يصل طولها إلى 20 مترا، وتنتشر في مختلف أصقاع العالم؛ انظر: أبو حامد الغرناطي، **المعرب عن بعض عجائب المغرب**، تحقيق وترجمة إينغرد بيخارانو، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد،1991، ص. 77 - 78؛ وتعليق المحققة على هذه السمكة في النص الإسباني، ص. 153، الهامش رقم: 14.

(3) نفسه، ص. 69.

(4) Jean Charles Ducène, **"De nouvelles pages du MU'RIB 'AN BA'D 'AĞĀ'IB AL - MAĠRIB d'ABŪ HĀMID AL - ĠARNĀTĪ"**, AL - QANTARA, vol. XXIV, Madrid, 2003, fasc. 1, pp. 40 - 41.

(5) شهاب الدين أبو العباس أحمد بن محمد المقري التلمساني، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت، دار صادر، =

الحيوان غدا مألوفا لدى الأندلسيين ومتداولا على ألسنتهم، إلى حد أن أحد الشعراء المدّاحين للمنصور بن أبي عامر كان يعرف بلقب "**البلينه**"[1]، وهي اللفظة التي تقابل اسم العنبر أو "**دابة البحر**" في اللغة الرومانثية (أو عجمية أهل الأندلس).

غير أن الإجراءات المتخذة للحد من عادية الحيتان لم تكن تنفع مع بعض الأصناف، ومن هذا القبيل ما أورده السيرافي السالف الذكر - رواية عن بعض الربابنة - عن صنف "**منها ما إذا رأت المركب لا يحول بينها وبينه شيء لشدة ضراوتها وجسارتها ودربتها على المراكب، فتحمل عليه حملات حتى تقلبه فتلتقط ما فيه لعادة واستمرار**"[2].

وبالنسبة إلى بحارة مشرق دار الإسلام، فإنهم ابتدعوا طرائق ومعدات فعّالة لتجنب خطورة الأسماك الضارية؛ ويصف البيروني في هذا الصدد كيف جرت عادة الغوّاص على اللؤلؤ أن "**ينبح ويعوي ويصيح لتتفرق الحيوانات المؤذية**"[3]؛ وإلى جانب ذلك، عمل على انتقاء ألوان المعدات البحرية الكفيلة بصد عادية هذه الحيوانات الخطيرة، فقد اتخذ الغواصون حجرا أسود لتثبيت المركب، والعلة في ذلك "**أن في البحر حيوانا يخافه الغاصة، فإنه إذا مر بهم قطعهم؛ فمتى كان هذا الحجر أسود هرب هذا الحيوان منه؛ وإن كان أبيض أو لونا آخر ظنه مطعوما فقصده للصيد**"[4]؛ وهو يقصد بذلك سمك القرش، الذي يعرّفه الشريف الإدريسي

=

1997، مج. I، ص. 199.

(1) يتعلق الأمر بالشاعر أبي عثمان سعيد بن عثمان ابن مروان المعروف بالبلينه، أحد نبهاء المروانيين ومتقدمي شعرائهم؛ راجع ترجمته في: ابن الإمام الشلبي الإستجي، أبو عمرو عثمان بن علي بن عثمان، **المقتضب من كتاب سمط الجمان وسقط الأذهان**، تحقيق حياة قارة، الدار البيضاء، مطبعة النجاح الجديدة، 1423 - 2002، ص. 122.

(2) السيرافي، الصحيح من أخبار البحار وعجائبها، مرجع سابق، ص. 61.

(3) البيروني، **كتاب الجماهر في معرفة الجواهر**، ط. 3، بيروت، دار الفكر، 1404 هـ - 1984م، ص. 146.

(4) نفس المصدر والصفحة.

بقوله: "هو نوع من كلاب البحر في فمه سبعة صفوف أضراس ويكون منه ما طوله عشرة أشبار وأكثر وأقل من ذلك، وضرره بمن أمكنه في البحر كثير جدا"(1). أما الرحالة أبو حامد الغرناطي (ت. 565 هـ)، فيسميه "الكوسج" (وهي لفظة فارسية معربة)، ويصفه قائلا: "يخرج من بحر الظلمات أنواع من سباع السمك لها عدوان كعدوان الذئاب والأسود الضارية، وأشد وأدهى وأضر منها نوع يسمى الكوسج، يكون كالسمك طويلا طوله عشرة أذرع وأقل، في فمه الحنك الأعلى سبعة صفوف أسنان أحدّ من المناشير الفولاذ وأقطع وأقوى، وفكه الأسفل أقصر من الفك الأعلى، وفيه صف واحد من الأسنان أحدّ من السيف المرهف، يقطع الآدمي نصفين، وأي حيوان ظفر به قطعه في أسرع من لمح البصر. ويخرج أيضا [إلى] الأنهار الكبار، فيهلك من ظفر به من الناس، وأكثر ما يخرج إلى الأنهار في شدة الحر، في حزيران وتموز، حتى إن في نهر البصرة يقطع أرجل السقائين وأيديهم، إذا استقوا في الماء"(2).

والملاحظ من قبل الدارس للتراث العربي الإسلامي في مضمار تصنيف الأسماك وتبيان خواصها الخِلْقِية وسلوكاتها تجاه باقي المخلوقات والأشكال التي تطفو على سطح البحر، أن هذا الرصيد المعرفي برمته يمثل بداية فعلية لما صار يطلق عليه مؤرخو العلوم "**علم الأسماك والأحياء البحرية**" (Ichtyologie). ويتمثل السبق العربي إلى هذا العلم في الجمع بين المعارف النظرية الموروثة عن الحضارات القديمة، وبين المعاينة والتجربة العلمية المباشرة التي تراكمت بفضل الرحلات البحرية وإفادات الصيادين والربابنة، ومجهودات علماء البحار والحيوان

---

(1) أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحمودي الحسني المعروف بالشريف الإدريسي، **كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، تحقيق مجموعة من الدارسين، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، د. ت.، مج. I، ص. 136.

(2) أبو حامد عبد الرحيم بن سليمان بن ربيع القيسي الأندلسي الغرناطي، **تحفة الألباب ونخبة الإعجاب**، تحقيق د. إسماعيل العربي، الدار البيضاء، دار الآفاق الجديدة، 1413 – 1993، ص. 126.

العرب الساعية إلى جمع هذا التراث. في حين لم يعرف هذا الفرع من العلوم طريقه إلى أوروبا حتى النهضة الأوروبية، ولعل أوثق دليل على ذلك أن أولى المحاولات الأوروبية التي يسجلها تاريخ العلوم تكشف مدى الاعتماد الكلي لبعض علماء إسبانيا المسيحية على المخطوطات العربية في علوم الحيوان وخاصة الأسماك، وقد تمت ترجمة هذه المعارف الإسلامية من طرف بعض المستعربين المنضوين تحت رعاية الملك القشتالي فرناندو الثالث (1199 - 1252م)[1].

4 . معدات التنفس تحت الأعماق وتجنب الاختناق:

من باب مقارنة ظروف عمل الغواصين وتطور معدات الغطس بجناحي دار الإسلام، يبدو أن أهل المشرق تمكنوا من تحقيق ثورة فعلية في هذا المضمار، إلى حد أنهم تخطوا عائق المكوث تحت الماء لمدة طويلة؛ في حين تشير المصادر إلى عَمّالي هذا القطاع بالغرب الإسلامي، كالغواصين الذين ينزلون لقعر الماء من أجل قطع المرجان، دون ذكر شيء عن معدات الغطس التي استعملوها[2]، ما عدا ما تصفه من أدوات يستعان بها لقلع تلك الشعاب. ويعتبر البيروني أوفى مصدر لما نقدمه من معطيات، فقد أخبر عن استحداث الغواصين إبان عصره "**طريقا زالت به مشقة إمساك النَّفَس، وتمكنوا من التردد في البحر من الضحوة إلى العصر وما شاؤوا، وبحسب محبة المكري إياهم، وتوفره عليهم**"[3]. ومن ثمة، فإن التأصيل للاختراعات التقنية الحديثة في مضمار الغطس بواسطة قنينات الهواء ينبغي إعادة النظر في بداياته الفعلية، فقد وجدت منذ مطلع القرن الخامس الهجري إرهاصات أولية له بدار الإسلام، وهو ما يقوم دليلا على ما بذله الملاحون المسلمون من

---

(1) لمزيد من المعطيات عن ترجمة كتب الأسماك العربية إلى اللاتينية، راجع:

María Paz Torres, "**Ictionimía en glosarios andalusíes**", en Al - Andalus y El Mediterraneo, Madrid , 1995, pp. 227 - 241.

(2) زكريا بن محمد بن محمود القزويني، **عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات**، تحقيق فاروق سعد، ط. 1، بيروت، دار الآفاق الجديدة، 1973، ص. 274.

(3) الجماهر في معرفة الجواهر، ص. 149 - 150.

جهود حثيثة لتطوير أساليب الغوص، مستعملين ما تيسر لديهم من أدوات ومواد، كالجلود المخيطة والمدبَّرة بشكل وثيق بالشمع والقير، والجفان والزقاق المنفوخة وغيرها[1]؛ ويصف الراوي هذا الاختراع بقوله:

"هي آلة من جلود يدخلونها إلى أسفل صدورهم ثم يشدونها عند الشراسيف شدا وثيقا، ثم يغوصون ويتنفسون فيها من الهواء الذي داخلها. ولا بد في هذا من ثقل عظيم يجذبه مع ذلك الهواء إلى أسفل ويمسكه في القرار، وأصرف منه أن يوصل بأعالي تلك الآلة بإزاء الهامة بربخ [أي أنبوبة جوفاء] **من جلد على هيئة الكم مستوثق من دروزه** [أي موضع خياطته] **بالشمع والقير، وطوله بقدر عمق ما يغوص فيه ويوصل برأس البربخ بجفنة واسعة من ثقبة في أسفلها. ويعلق في حافاتها زق أو زقاق منفوخة يدوم بها طفوها، فيجري نفسه في تجويف البربخ جذبا وإرسالا ما شاء مدة اللبث في الماء ولو أياما".**

ويجدر التنبيه على ما سلف قوله عن احتمال استخدام الزقاق المنفوخة في عمليات إنقاذ الغرقى، وهي فكرة ترتكز - كما هو الحال في النص المثبت أعلاه - على استفادة البحارة والغواصين العرب من تقنية حقن الهواء داخل أوعية محكمة الإغلاق للتمكن من الطفو فوق الماء؛ والتقنية نفسها ما زالت مستخدمة من قبل هيئات وفرق الإغاثة، ومن قبل الممارسين للرياضات البحرية والصيد البحري حتى عصرنا الحالي.

5 . تقنيات قياس الأعماق والاحتراس من الأقاصير في المياه الضحلة:

إن القرائن التي تيسر الاطلاع عليها، تفيد أن أدلاء الطرق البحرية بالمشرق توفرت لديهم مهارات دقيقة، ربما لم يكن بوسع أندادهم بالغرب الإسلامي إتقانها؛ إذ استعمل الأوائل معدات خاصة مكنتهم من الاستدلال على الطرق البحرية الصحيحة التي تقود إلى النجاة، وتجنيب السفن الهلاك أو العطب. ويذكر البيروني

(1) نفس المصدر والصفحة.

كيف أن أحد الأدلاء العالمين بطرق البحر استطاع أن ينجي إحدى السفن بعد أن "**أخذ سكّان المركب بيده وطرح البُلْد: وهو رصاصة ثقيلة يسبر بها مقدار العمق ونتوء الجبال من القعر، واستخرج طين القرار وشمه حتى تحقق الموضع وعدل بهم إلى الطريق فسلم**"[1]. وفي السياق ذاته، توصل بحارة المشرق إلى إتباع تقنية مكنتهم من قياس قعر البحار والمحيطات، مستعملين وحدة قياسية متعارف عليها؛ كما استفادوا من هذه الطريقة نفسها في سبر طبيعة القعر إن كان "**من طين أو رمل أو حمأة**". وللحفاظ على المعطيات التي كانوا يحصلون عليها، استعانوا بوضع علامات على "**النواحي التي يبلغوها**"؛ وقد مكّنت هذه الابتكارات البحارة والغطاسين من تدبير أمور عملهم وفق معرفة مسبقة بالمواضع البحرية وأعماقها، اقتصادا للوقت والمجهودات[2].

وتعتبر **الأقاصير** أحد العوائق التي واجهت الملاحين العرب في بعض البحار التي توجد بها أعماق قريبة؛ ويعرف عالم البحار والمحيطات الدكتور أنور عبد العليم الأقاصير بقوله: "**هي الحواجز الرملية في مداخل الموانئ أو مصاب الأنهار التي تتعذر الملاحة فوقها لقصر الماء**"[3]. وقد وجدت هذه المستويات الضحلة من عمق البحر بالخليج العربي قرب سواحل عبّادان الواقعة على مصب دجلة؛ ولدرء خطورتها على الملاحة، فقد تردد الحديث في المصادر الجغرافية العربية عن نظام دقيق لإرشاد السفن التي تلج إلى هذا المرسى، ويشير إليها البحارة باسم **الخشبات**، منذ زمن ابن خرداذبه (القرن الثالث)[4] والمقدسي (القرن الرابع)،

(1) كتاب تحديد نهايات الأماكن، ص. 34 – 35.

(2) الجماهر في معرفة الجواهر، ص. 11 من ملحق الكتاب.

(3) د. أنور عبد العليم، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، سلسلة عالم المعرفة، العدد: 13، صفر 1399 هـ – يناير 1979م، ص. 27.

(4) أبو القاسم عبيد الله بن خرداذبه، **المسالك والممالك** (ويليه نبذ من كتاب **الخراج** لأبي الفرج قدامة بن جعفر البغدادي)، تحقيق دي خويه، ليدن، 1889، (أعيد طبعه في بيروت عن دار صادر، د. ت.)، ص. 60.

حيث يذكرها - بوصفه شاهد عيان وصاحب تجربة حية للإبحار بها - وهو يعدّها من أكثر الأماكن إعطابا للسفن، يقول بهذا الصدد: "**الخشبات التي تنسب إلى البصرة، وهي الطامة الكبرى: مضيق وبحر رقيق وقد نصب في البحر جذوع عليها بيوت ورتب فيها قوم يوقدون بالليل حتى يتباعد عنهم المراكب من رقة تلك المواضع؛ وسمعت شيخا يقول - وقد لحقتنا ثَمَّ شدة وضرب المركب الأرض عشر مرات - : هذا موضع يسافر فيه أربعون مركبا فيرجع واحد**"(1). كما يصفها الإدريسي بعد أزيد من قرنين من الزمن على النحو الآتي: "**ومن عبادان إلى الخشبات ستة أميال، وهذه الخشبات على متصل بحر فارس بمصب دجلة وهي خشبات مغروزة في قعر البحر وعليها مناصب من ألواح منهدمة، ويجلس عليها حراس البحر ومعهم زورق يركبون فيه إلى هذه الخشبات وبه ينزلون إلى الساحل**"(2).

وفي بحر القلزم (الأحمر) نفسه، شكلت مرفولوجية قعره الصخرية المتصفة بكثرة التقطع صعوبة جمة أمام الملاحة البحرية؛ ويقول الشريف الإدريسي بهذا الصدد: "**وأكثر قعر هذا البحر أقاصير تتلف عليها المراكب، فلا يركبه إلا الربانيون العالمون بأقاصيره المختبرون لطرقه ومجاريه**"(3). أما **التروش**(4) أو **العرى**، فهي الصخور والجبال التي تقع في الأعماق القريبة، وقد درب الربابنة العرب على تفادي الاصطدام بها، ومن أجل ذلك اتبعوا أسلوبا ملاحيا فريدا في الإشعار بوجودها، ويتمثل في استعانتهم بفريق من البحارة لمراقبة قعر البحار والإخطار بمكان وجودها؛ ومن الطبيعي أن تقتصر الملاحة بسبب ذلك على أوقات النهار

---

(1) شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله المقدسي البشاري، **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**، تحقيق دي خويه، ط. 2، ليدن، 1906، (أعيد طبعه ببيروت عن دار صادر، د. ت.)، ص. 12.

(2) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مج. 1، ص. 385.

(3) نفسه، ص. 10.

(4) نفسه، ص. 135 - 136.

فقط، ويصف المقدسي أسلوب الوقاية من الصخور البحرية بقوله:

"من القلزم إلى الحجاز عرى صعبة من أجلها لا يسيرون إلا بالنهار، والربان على الجخوار [أي مقدمة السفينة] منكبّ يطلع في البحر، فإذا ظهرت عراة صاح يمينا وشمالا، وقد رتب صبيّان يصرخان بذلك وصاحب السُّكّان بيده حبلان يجذبهما يمينا وشمالا إذا سمع النداء، وإن غفلوا عن ذلك صدم العرى المركب فأعطبته"[1].

والملاحظ أن هذا الأسلوب الملاحي المتبع بالبحر الأحمر قد استمر على امتداد عدة قرون، كما أنه كان يستدعي استخدام سفن وفق مواصفات معينة تكفل تأقلمها مع مرفولوجية قعره الصخري القريب من السطح؛ إذ يذكر الإدريسي (في القرن السادس للهجرة) نفس الطريقة السالفة الذكر، وهو قوله:

"ومراكب هذا البحر كلها مؤلفة بالدسر ومخروزة بحبال الليف مجلفطة بدقيق اللبان ودهن كلاب البحر المعد لذلك، والربانيون في هذه المراكب لهم آلات متخذة بحكمة مهندسة موضوعة في أعلى الصاري الذي يكون في مقدمة المركب، فيجلس به الرباني ويبصر ما لاح أمامه من التروش التي تحت الماء مخفية، فيقول للماسك على المركب "خذ إليك" و"ادفع عنك"، ولولا ذلك ما عبره أحد؛ وآفاته كثيرة في المراكب، والمسافرون في هذا البحر يأوون منه في كل ليلة إلى مواضع يسكنون فيها ويلجأون إليها خوفا من معاطبه، وينزلون بها نهارا ويقلعون عنها نهارا حالا دائما سير النهار وإقامة الليل"[2].

بل إن الإدريسي يضيف معطيات عن الساحل الغربي لبحر القلزم تؤكد تعذر الإبحار في عرضه على متن السفن الكبيرة **"لأن هذا البحر كله من جهة أرض الحبشة تروش وأقاصير متصلة لا تجري به المراكب"**[3].

(1) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص. 12.

(2) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مج. 1، ص. 136 - 137.

(3) نفسه، ص. 45.

6 . التدخل لاستنقاذ ضحايا القرصنة:

إن الخطر الداهم الذي ظل يحيق بعمّالي قطاع النقل البحري تجلى في القرصنة بمختلف انتماءاتها؛ ففضلا عمن تصفهم المصادر بالـ"**لصوص في البحر**"[1] من روم دار الحرب، تعرضت سفن المسافرين والتجار لعدوان **لصوص مسلمين وغاصبين ظلومين**[2]. وتبعا لتعاليم المذهب المالكي، ألزم كل من كان في وسعه استنقاذ مراكب المسلمين ورقابهم وأموالهم أن لا يتوان عن فعل ذلك، لما في هذا الفرض من صلاح أحوال الناس المستنقَذين في الدنيا وثواب المنقِذين في الآخرة؛ ومع أن البعض حاول استفتاء الفقهاء المشاورين في مسألة الأجرة على ذلك، و"**هل لهم شيء في المركب وأهله أو ليس لهم شيء؟ أو لهم أجرة في استنقاذهم من العدو أم لا؟**"[3]؛ فإن أحد أقطاب المالكية فضل إسقاط المطالبة بالأجرة مقابل عملية الإغاثة وحضّ على احتساب العمل لله - عز وجل - كما دعا إلى عدم التطاول على حمولة المركب، والحرص على أدائها إلى أهلها على وجه الأمانة[4]. وقد اقتصرت التعويضات في هذا الصنف من الحوادث على كلفة النقل بين موضع الاستنقاذ ومأمن السفينة أو المركب، من قبيل "**الأجرة على رفع القلع والإرساء به ومراعاة إجرائه إلى البلد الذي كان المركب ذاهبا إليه، فذلك لهم إن كان لمثله أجرة وفيه تعب ونَصَب، وإلا فلا**"[5]. وهذا دليل آخر على مدى سماحة الفكر الإسلامي تجاه الإنسان بوجه عام، ودعوته إلى التحلي بالتضامن وتقديم النجدة

(1) فتاوى البرزلي، ج. 3، ص. 650.

(2) نفس المصدر والصفحة.

(3) نفسه، ص. 651 - 652.

(4) نفسه، ص. 652؛ ومما جاء في جواب أبي عمران الفاسي، قوله: "إذا علم الغزاة لمن المركب لم يجز لهم أن يحدثوا فيه حدثا، وعليهم حفظه بما فيه من الأموال حتى يردوه بأسره إلى أهله إذا عرفوه قبل القسمة، فإذا صانوه وردوه على أصحابه توفر أجرهم وذخرهم ووفوا بأداء الأمانة".

(5) نفسه، ص. 653.

لضحايا القرصنة والإجرام، بصرف النظر عن انتماءاتهم القومية أو الدينية. وهو ما بات حاليا من القضايا التي يتبناها الفكر الإنساني المعاصر.

صفوة القول إن التراث العربي الإسلامي في مضمار المعارف المتصلة بإنقاذ الغرقى وتجنب مخاطر البحر، ما زال بحاجة إلى دراسات متخصصة تكشف جوانبه المضمرة، وتجلي مكانته الحقيقية في مسيرة تطور الملاحة البحرية وعلوم البحار والمحيطات ضمن السياق العام للحضارة الإنسانية.

حرفيو البحر

في تراث الغرب الإسلامي

حرفيو البحر
في تراث الغرب الإسلامي

توطئة:

سجلت العقود الأخيرة غزوا فكرا غربيا لمجالات العلوم البحتة والإنسانية بالعالم العربي، بحيث غدت معظم المناهج الدراسية والعلمية العربية الإسلامية، خاضعة للتوجيه المنهجي الذي تفرضه على أمتنا المنظومة الفكرية الغربية بشكل يكاد يكون شاملا. وقد واكب هذا الغزو الفكري شيوع مفاهيم واصطلاحات تقنية وفنية دخيلة على لغتنا وعلى رصيدنا الحضاري، من قبيل الحديث عن الأرستقراطية والبورجوازية، والبروليتاريا والتقنوقراطيا...

وأمام هذا الاحتواء الفكري الغربي، تتعالى الأصوات[1] من داخل النخبة المثقفة بالعالم العربي الإسلامي للدفاع عن الهوية الحضارية للأمة الإسلامية، وتوثيق مفاهيمها واصطلاحاتها الأصيلة، وتداولها على مستوى القاموس العربي الموحد والكتب العلمية المتخصصة. ومما ساهم في إلحاح بعض المثقفين العرب على هذا المطلب، كون معظم الدارسين والطلاب من أبناء أمتنا ما زالوا يتخبطون في استخدام المفاهيم الدخيلة أو الهجينة، والتواصل بواسطتها مع الذات ومع الآخر.

تأتي هذه الدراسة محاولة تأصيل بعض المفاهيم والمفردات العربية الإسلامية في مجال الملاحة البحرية، خاصة أن الأمر يتعلق بمهن البحر وبالحرفيين العاملين بقطاعاته؛ فمن المعلوم أن الملاحين وحرفيي ورشات بناء السفن والمعدات

---

(1) د. إبراهيم القادريس بوتشيش، **تراث الغرب الإسلامي**، راجع على الخصوص مبحث: "**الحاجة إلى معجم لمصطلحات التاريخ الاقتصادي للغرب الإسلامي**"، ص. 63 - 64.

البحرية، ظلوا خارج مجالات اهتمام الدارسين بالعلوم الإنسانية؛ إلا من قلة أفردت بعض الدراسات عن الملاحة البحرية العربية الإسلامية، مركزة في الغالب على أساطيل الدول الإسلامية، ومتناسية الطاقات البشرية الهائلة التي شكلت الوقود والمحرك الأساسي لهذه الأساطيل. ولعل سبب هذا العزوف عن دراسة حرفيي البحر، يعود إلى الشحّ الشديد الذي يواجهه الباحثون في تاريخ هذه الفئات المهنية؛ ومن هذا المنطلق ارتأينا إلقاء مزيد من الأضواء على ماضي الحرف البحرية في تراث الغرب الإسلامي، من خلال التنقيب عن الإشارات المنبثة عن هؤلاء المهنيين في شتات من المصادر المتنوعة، بين حوليات التاريخ وكتب التصوف والتراجم، والجغرافيا والرحلة، والأنواء والفلك، والفقه والحسبة، والأدب ومعاجم اللغة والسير...

1. الملّاحون أو النواتية:

من نافلة القول إن المصادر العربية لا تولي العاملين بقطاع النقل البحري كبير اهتمام، شأن معظم فئات العامة ممن يباشرون الأشغال المضنية بأيديهم؛ ومع ذلك لا نعدم العثور على العديد من الإفادات المتناثرة عنهم بمختلف المتون. وبدءا ينبغي التنبيه على وجود تمييز بين المنقطعين للعمل في هذا الميدان بشكل دائم، حيث نعت أحد النواتية بالمرية مثلا على أساس أنه "من أصحاب السفن وممن لا يشتغل بغيرها"[(1)]؛ وبين غيرهم ممن يجمع بين أكثر من حرفة[(2)]. كما تجدر الإشارة إلى وجود تنوع معجمي فريد في متون اللغة المدونة بالغرب الإسلامي،

---

(1) ترصيع الأخبار، ص. 88.

(2) السر المصون، ص. 53 – 54؛ ويترجم الصدفي لأحد معاصريه الأندلسيين (القرن السادس الهجري)؛ ومما جاء في الترجمة أن صاحبه كان يجمع بين النشاط الفلاحي، وخاصة غراسة الزيتون، وبين نقل المسافرين بحرا، حيث "كانت معيشته رحمه الله من أجرة مركب في البحر تعمل له".

فيما يتصل بمختلف الاصطلاحات التي أطلقت على المشتغلين بالملاحة البحرية وبصناعة السفن والمراكب؛ ويمكن الاسترشاد بتلك المعاجم في سد الفجوة التي يعاني منها البحث عن اختصاصات مختلف الفئات الحرفية المرتبطة بالبحر. ففضلا عن تواتر مفردات "البحريين" و"أصحاب السفينة"[1] و"ركاب البحر"[2]، نجد تسمية "الملاح" الشائعة التداول. ومع أن لفظة "الصاري"[3] تعبر عن المعنى نفسه، إلا أن عوام المغرب والأندلس كانوا "يقولون لعود الشراع صار"[4]. وعلى غرار ذلك، يطلق اسم "الأردمون"[5] على الملاحين في العربية الفصيحة، في حين نجد "قول العامة لبعض أداة السفينة أردمون"[6]. واشتمل لفظ "النواتية" على جميع الملاحين أو الخدمة القائمين بسير المركب، وكل من انتسب إلى حرفتهم؛ ولفظة النوتي معرّبة عن اليونانية أو اللاتينية[7]؛ كما أنها ترد بإحدى الروايات التي تعود إلى القرن الثاني للهجرة على أدنى تحقيب، فقد جاءت

(1) كتاب أكرية السفن، ص. 46.

(2) تقويم قرطبة، ص. 167.

(3) المدخل إلى تقويم اللسان، مج. II، ص. 44؛ وقد برهن المؤلف على ذلك مستدلا ببيت شعر للأعشى، وهو قوله:

خشي الصواري صولة   منه فعادوا بالكلاكل

(4) نفس المصدر والصفحة.

(5) نفسه، مج. II، ص. 369؛ واستدل على ذلك بقول الشاعر:

كما حرك القادس الأردمونا

(6) نفس المصدر والصفحة.

(7) ترجع لفظة النواتية حسب بعض الدارسين إلى أصل إغريقي (Nauta) وتعني الملاح؛ انظر: El poder naval de Al - Andalus, p. 284.؛ أو إلى أصل لاتيني (Nauticus)؛ انظر: الدكتور أحمد مختار العبادي والدكتور السيد عبد العزيز سالم، **تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر المتوسط: البحرية الإسلامية في مصر والشام**، الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، د. ت.: 87/1، الهامش رقم: 3.

في بيت للشاعر عباس بن ناصح الجزيري قائلا[1]:

يـــــشهد بـــــالإخلاص نُوتِـــيّها لله فــــيها، وهــــو نـــــصراني

وفي درجة أكثر دقة، تفيد المصادر وجود أصناف من النواتية؛ ومع أن التمييز بينهم على أساس الرتبة يعدّ في غاية الصعوبة، فإن بعض الإشارات تبين وجوه التفاضل بينهم على أساس العمل المنوط بكل صنف، ومقدار ما كان يقتضيه من أجر. كما تم التمييز بين عمالي هذا القطاع "من أصحاب السفن"[2]، وبين فئات مهنية أخرى احترفت بعض المهن المرتبطة بالملاحة مثل "الحمالين"[3] الذين وجدت أعداد معينة منهم بالمراسي، بحكم ارتباطهم بالمؤاجرة على الشحن والتفريغ في أرصفتها، ومثل "عبيد المركب"[4] الذين ورد ذكرهم ببعض النوازل الفقهية.

1.1. رئيس السفينة:

نلمس وجود تمييز بين فئات البحريين أو النواتية، من حيث الاختصاص في العمل والتفرد في المكانة على متن السفن والقوارب، ومن حيث التراتب الذي يخضعون له؛ إذ نجد **الرئيس** في أعلى مراتب البحريين، وهو الذي يرجع إليه الأمر والنهي فيما يتصل بمختلف أوجه الملاحة من إبحار وإرساء، وتعبئة وإفراغ، وركوب وحط. و"**الرَايِس**" اصطلاح عامي مغربي أندلسي محرّف عن "**الرئيس**"[5]، ويرد كذلك في صيغة "**رايس**"، ويقصد به رئيس السفينة أو المركب أو حتى الأسطول. ويقوم رئيس المركب بتوزيع المَهام، كقوله للنواتية عند هبوب الرياح

---

(1) أبو بكر محمد بن الحسن الزبيدي الأندلسي، **طبقات النحويين واللغويين**، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، ط. 2، سلسلة ذخائر العرب (رقم: 50)، القاهرة: دار المعارف، 1984، ص. 256.

(2) العذري، ترصيع الأخبار، ص. 88.

(3) نفس المصدر والصفحة.

(4) عياض وولده، مذاهب الحكام، ص. 235 – 40.

(5) ابن هشام، المدخل إلى تقويم اللسان، مج. 372/II.

ونشر الأشرعة للإبحار: "خذوا كذا، وخذوا حبل كذا... مما هو من صنعتهم"[1]. وقد تم تعريفه كذلك بـ"**مدبّر أمر السفينة**"[2]؛ وجاء في رواية القشتالي على لسان أحد رؤساء البحر السبتيين ما يلي: "قال الشيخ أبو مروان **للرائس**: "افتح القلاع!". قال له **الرائس**: "يا سيدي، ليس هذا هواؤنا". قال له: "افتح القلاع!". قال: فامتثل **الرائس** أمره لمعرفته بحاله، ولم يعوّل على معرفة نفسه، وفتح القلاع"[3]. وتجدر الإشارة إلى أن لفظة "الرائس" عند العرب لها مدلولات أخرى، فهي تطلق على رأس الوادي، وعلى كبير الكلاب الذي لا تتقدمه في القنص، وعلى متقدمة السحاب[4]. والملاحظ أن دور الرئيس لم يكن مطلقا في التصرف، إذ تشير المصادر الفقهية إلى وجود ضوابط يخضع لها الربابنة من خلال تعاقداتهم مع التجار والمسافرين، والتي تم تقنينها تبعا لتعاليم المذهب المالكي، دون إغفال اجتهادات أهل الفتوى من الفقهاء المشاورين ومنظري الحسبة.

2.1. الرُّبّان:

تذكر المصادر أصنافا أخرى من البحارة والعمّالين على ظهر المراكب، مثل "الربان"، وهو "صاحب سكان المركب البحري"[5]؛ وقد تكلف في البحار الشرقية لدار الإسلام بمسايرة الرئيس، حتى تتوقى السفينة الاصطدام بالتروش أو الأحجار الناتئة في قعر البحر[6].

---

(1) العزفي، دعامة اليقين، ص. 65.

(2) المدخل إلى تقويم اللسان، مج. II/372.

(3) القشتالي، تحفة المغترب، ص.168.

(4) المدخل إلى تقويم اللسان، مج. II/372 - 373.

(5) أبو منصور موهوب بن أحمد بن محمد بن الخضر الجواليقي، **المعرب من الكلام الأعجمي على حروف المعجم**، تحقيق أبي الأشبال أحمد محمد شاكر، ط. 1، القاهرة: 1361 هـ - 1942م، ص. 159.

(6) El poder naval de Al - Andalus, p. 284.

3.1. وكيل المركب:

يتفاوت عمّالو السفن والمراكب التجارية في التراتب أسفل رتبتي الرئيس والربان، فبعض النصوص تشير إلى "وكيل المركب"[1]؛ والوكيل عامة مشتق من التوكيل - من وكّلته لكذا إذا فوّضته ذلك - : هو من تستكفيه أمرك، وتسلمه إياه، ثقة بكفايته، فهو حفيظ ورقيب ومعين؛ والوكالة في اصطلاح الفقهاء: إقامة الإنسان غيره مقام نفسه[2]. أما في الملاحة البحرية، فوكيل المركب بمثابة القيم على نقل البضائع بواسطة السفينة. ويرى أحد الدارسين أن وكيل المركب كان ينوب عن مشغّله في مختلف المعاملات، بل وحتى في حال نشوب المنازعات، سواء كان المشغّل هو نفسه صاحب السفينة أو مؤجرها من مالكها[3]. وتستنبط من إحدى الروايات المنقبية مجموعة من المعطيات الدقيقة حول دور الوكيل أثناء الرحلة، فقد كان مسؤولا عن المركب طيلة مدة سفره مشحونا بالسلع، كما أنه يتكلف بإصلاح الأعطاب التي تلحق بالسفينة، من حيث شراء المواد الخامة الضرورية للإصلاح، وخاصة الخشب، ثم دفع تكاليف العمل لمن يباشره؛ وإلى جانب ذلك، فإن الوكيل كان مخولا له أن يتصرف في البضاعة المشحونة، إذا استدعى الأمر ذلك، فنجده حسب الرواية المذكورة، يعطي لرابطة البحر قرب باديس قدرا من الزيت والتين الذي شحن به المركب من إشبيلية، على سبيل الهبة ورغبة في التبرك بدعاء الصوفية[4].

وعموما فإن المهام التي أنيطت بالوكيل في النقل البحري كانت في كثير من الأحيان تتفق مع نظائرها في البر؛ ونجد فيما أورده الجاحظ عن أهلها، تصنيفا لهذه الحرفة ضمن طائفة من المهن التي ترتكز على مبدأ الثقة بين أرباب الأموال

---

(1) البادسي، المقصد الشريف، ص. 106.

(2) عمارة، قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية، ص.628.

(3) Christophe PICARD, L’Océan Atlantique Musulman, p. 330.

(4) المقصد الشريف، ص.106.

من التجار والمقارضين وبين مستخدميهم، فهو يعتبر "أن الوكيل والأجير والأمين والوصي، في جملة الأمر يجرون مجرى واحدا"[1]. لذلك حذر من إساءة الظن بالجميع، على الرغم من عيوبهم[2]، خوف إبطال الأعمال واختلال الأحوال العامة؛ فقد رأى أننا "لو بهرجنا جميع الأمناء، واتهمنا جميع الأوصياء وأسقطناهم، ومنعنا الناس الارتفاق بهم، لظهرت الخلّة وشاعت المَعجَزَة، وبطلت العقد وفسدت المستغلات، واضطربت التجارات، وعادت النعمة بلية والمعونة حرمانا، والأمر مهملا، والعهد مَريجا"[3]. لذلك يرى أنه لم يكن هناك بدّ من التغافل عنهم، وعدم تشديد المراقبة عليهم والمحاسبة الدقيقة لهم، فـ"لو أن التجار وأهل الجهاز صاحبوا الجمّالين والمكارين والملاحين، حتى يعاينوا ما نزل بأموالهم في تلك الطرق والمياه والمسالك والخانات، لكان عسى أن يترك أكثرهم الجهاز"[4].

غير أن تعقّد صنوف المعاملات التجارية بدار الإسلام، فرضت وضع سجلات تتضمن لائحة بمشتملات السفن والمراكب، يُستند إليها متى دعت الحاجة إلى معرفة الحمولة من أجل المكس، أو نظر القاضي والمحتسب فيما عسى أن ينجم بين المتعاقدين من الخلاف والمنازعات القضائية. فبالنسبة إلى الغرب الإسلامي عموما، تعود أقدم الإشارات إلى مصنف ابن أبي فراس، وهو "كتاب أكرية السفن"، وتحيل المتنازعين في شأن حمولة السفينة على نوع من السجلات يسمى بـ"الشامل"[5]؛ وينص الفقيه الأندلسي فضل بن سلمة (ت. 319 هـ) .على اعتباره مرجعا فقهيا في هذا المضمار، بالقول: "أما عدة الحمولة فينظر في الشامل، فإنه

(1) الجاحظ، كتاب الوكلاء، ضمن رسائل الجاحظ، تحقيق عبد السلام محمد هارون، ط. 1، بيروت، دار الجيل، 1411 هـ - 1991م، ج. 4، ص. 100.

(2) نفسه، ص. 102.

(3) نفسه، ص. 100.

(4) نفسه، ص. 100 - 101.

(5) ابن أبي فراس، كتاب أكرية السفن، ص. 70.

عندنا ظهير قد جرى الناس عليه"(1). بينما تم تداول صنف من السجلات بمشرق دار الإسلام، عرف بـ"الروزنامجه"(2)، وهي كلمة فارسية الأصل لها نفس المدلول الاصطلاحي؛ ويلقي البيروني مزيدا من الضوء على طبيعة المعلومات التي كان يتضمنها السجل، وأبرزها نوعية البضاعة، واسم صاحبها، ومحل سكناه بالتفصيل.

4.1. دليل الطرق البحرية:

على غرار النقل البري، فرضت الرحلات البحرية الطويلة أو الصعبة، وجود "دليل عالم بطرق البحر"(3)؛ وهو صاحب حرفة تذكرها المصادر التي أشارت إلى الملاحة بين مشرق دار الإسلام والصين، إلى حد أن بعض الأدلاء كانوا مشهورين لدى الربابنة. ومن بين المعطيات الدقيقة التي نستنبطها من رواية عن أحدهم، أن الأجرة التي اشترطها لإتمام رحلة انطلقت من مرفأ سيراف في اتجاه الصين بلغت "مائتي مثقالَ ذهبٍ"(4). ويبدو أن هؤلاء توفروا على خبرات عملية فذة، إلى حد أنه لم يكن بوسع الربابنة الاستغناء عن خدماتهم، مهما بلغ بهم التشطط في طلب الأجرة(5).

5.1. عامِل المَضارِب:

تفيدنا القرائن النصية المختلفة أن المضارب بالغرب الإسلامي خضعت لمراقبة الدولة، حيث عين موظف ديواني لإدارتها وتحصيل مواردها، دعي "عامل المضارب"(6). وقد كان فائد مضرب الميناء بسبتة مثلا يعود إلى أحد الشرفاء الحسينيين، دون أن يشركه غيره. أما مضرب أويات، فكان للشريف المذكور "يوم يضرب فيه، ويومان لبيت المال، وكانت عادة عامل المضارب، الناظر في فوائدها

(1) نفس المصدر والصفحة.

(2) البيروني، الجماهر في معرفة الجواهر، ص. 260.

(3) البيروني، تحديد نهايات الأماكن، ص. 33.

(4) نفسه، ص. 34.

(5) نفسه، ص. 34 – 35.

(6) المقري، أزهار الرياض، مج. 42/1.

وما تحتاج إليه من نفقة آلة، أن يأمر رجاله وأعوانه، حين يقعد النواتية الكيس، بالوقوف إليه، والدفاع عنه، بعد أن يحضر الشهود، خفرا وضبطا لما تحصل من فائد المضرب المالي في يوميه؛ فإذا كان يوم السيد الشريف يأمر رجاله وخدامه وأعلاجه الإسلاميين، بإباحة المضرب للمساكين، وتفريق الحوت على من لا يصل إليه، ممن يحضر متنزها، إما لحفظ مروءة، وإما لغير ذلك. ولا يزال الناظر من قبله، وهو القائد فارح أحد أعلاجه، واقفا على حصانه، وقد أحاطت به رجاله، إلى أن يرضى كل من يحضر، وما فضل عن ذلك فهو له"(1). ومن المعطيات الدقيقة التي تقدمها المصادر عن موارد هذا المضرب، يتبين أن فائده في المتوسط قد تراوح خلال القرن الثامن الهجري بين خمسمائة وسبعمائة دينار، وقد كان ينتهي في بعض الأحيان إلى ألفي دينار في اليوم(2).

6.1. نُظَّار المحارس:

النُّظّار هم الحراس المكلفون بمراقبة البحر انطلاقا من المحارس أو الأبراج. وقد وصف ابن مرزوق عمل هؤلاء الحراس بالمحارس والمناظر على طول سواحل الغرب الإسلامي إبان عهد أبي الحسن المريني، بقوله: "وفي كل محرس منها رجال مرتبون، **نُظَّار وطُلّاع**، يكشفون البحر؛ فلا تظهر في البحر قطعة تقصد ساحل بلاد المسلمين، إلا والتنيير يبدو في المحارس يتحذر أهل كل ساحل من السواحل ساحلهم. فأمنت السواحل في أيامه السعيدة، ما كان يستمر فيها من أسر أهل البوادي وتصبيحهم، والاستيلاء على الكثير من أهل العمود الذين يأوون إلى البلاد الشطية والسواحل"(3).

7.1. حَمّالو المراكب:

شكلت هذه الفئة نسبة مهمة من عمّالي قطاع النقل البحري، وكان غالب

(1) نفسه، ص.42 – 43.

(2) نفسه، ص. 44.

(3) ابن مرزوق، المسند الصحيح، ص.398.

عملهم مقتصرا على شحن السفن وتفريغها. وتفيد بعض الفتاوى الفقهية وجود عرف بين الأطراف المشتغلين بالنقل البحري، يتمثل في أن يمنح التجار وأرباب الأموال للنواتية المشتغلين ضمن هذه الفئة قدرا من المال فوق ثمن الكراء، وهو "المسمى عندهم برطيلا"[(1)]؛ ويستنبط من نازلة تعود إلى القرن الخامس الهجري أن هذا القدر المضاف على قيمة الأجرة اقترن بالشحن والتفريغ الذي اضطلع به حمالو المراسي، ويتضح ذلك في قول أحدهم: "برطيل النواتية، والعادة أنه على التجار أجرة لوصول متاعهم المركب وخروجهم، فإذا وفّوا بذلك ثبت لهم، وسواء فسخ الكراء أو لم يفسخ"[(2)]. ومن خلال هذه النازلة، يتضح أن أجرة النواتي الواحد ربما بلغت عشرة دنانير في الأسفار الطويلة بين بلدان الغرب الإسلامي، أما "البرطيل في الرحال [فـ]هو يقل مرة ويكثر أخرى"[(3)]، حسب كمية السلعة المشحونة وكرم أصحابها من التجار.

8.1 المُجَذِّفون:

لعل المجذفين كانوا أكثر العمّالين شقاءً على متن السفن، بحكم اعتمادها على سواعدهم في عملية الإبحار، خاصة أثناء توقف الرياح أو عند الحاجة إلى زيادة السرعة. وليس من السهل العثور على نصوص صريحة، بشأن المدة التي كان يشتغل خلالها المجذفون بالتحديد أو بالتقريب، وكذلك معدل المسافة التي كانوا ملزمين بالتجذيف لقطعها؛ غير أن في تحليل معطيات مصدرية عن الملاحة بالمنطقة الوسطى للبحر المتوسط ما يميط بعض الغموض عن هذا الأمر؛ فقد وردَ لدى النويري تحديد للمسافة بحرا بين صقلية وإفريقية، وهي يوم وليلة[(4)]؛ بينما

(1) فتاوى البرزلي، ج. 3، ص. 649.

(2) نفس المصدر والصفحة.

(3) نفسه، ج.3، ص. 650.

(4) النويري، تاريخ المغرب الإسلامي (منتخب من نهاية الأرب)، ص. 460.

عدها غيره يومين "بالريح الطيبة أو أقل"[1]. وإذا ربطنا هذا المعطى بما جاء عرضا عند صاحب "سراج الملوك"[2]، في رواية تحكي قصة رحلة بحرية كان من المفترض أن تقطع نفس المسافة، يتبين أن الجذّافين كانوا يقطعونها على متن بعض المراكب اعتمادا على سواعدهم. ومع ذلك، فإن القول باستمرار عملهم دون توقف خلال الرحلة لا يصمد أمام منطق القدرات البشرية المعهودة؛ ولا شك أن الأعداد الوفيرة نسبيا من النواتية المنوط بهم دور التجذيف على متن المراكب، كان الهدف منها على ما يبدو هو التناوب في العمل خلال الأسفار البحرية البعيدة، أو من أجل الاعتماد على الطاقة العضلية كلما دعت إليها الضرورة، وتجنب تقلبات اتجاهات الرياح أو ركودها[3].

9.1. خدمة المركب:

يشمل هذا الاصطلاح عامة البحريين العاملين على متن السفن، من أصناف النواتية الذين يتولون مهام إبحار المركب، دون تمييز بين الأحرار والعبيد؛ بينما جاء في بعض المتون الفقهية ما يفيد اشتمال اللفظ على كلا الفئتين، حيث قال أحد فقهاء الغرب الإسلامي: "وليس على جِرْم المركب، ولا على صاحبه شيء، ولا على **خدم المركب** شيء، **أحرارا** كانوا أو **مماليك**، ولا على من لم يكن معه متاع"[4]. وقد ورد ذكرهم لدى أبي العباس العزفي في رواية على لسان أحد رؤساء السفن، وهو قوله: "قال لي الرائس: فقلت للبحريين **خدمة المركب**: خذوا كذا،

(1) ياقوت، معجم البلدان، مج. III، ص. 416؛ ولعله أقرب في التقدير على اعتبار أن المجرى البحري هو مائة ميل أو يزيد قليلا؛ في حين أن المسافة التي يذكرها ياقوت هي "**مائة وأربعون ميلا إلى أقرب مواضع إفريقية، وهو الموضع المسمى إقليبية**"؛ بمعنى آخر هي نحو مجرى وخمسي مجرى بالتقريب.

(2) الطرطوشي، سراج الملوك، ص. 143.

(3) El poder naval de Al - Andalus, p. 288.

(4) كتاب أكرية السفن، ص. 66.

خذوا حبل كذا، وخذوا حبل كذا، مما هو من صنعتهم"[1]. وتتضح من خلال هذه الرواية، ملامح التخصص على متن السفينة في العمل لدى النواتية، حيث كان لكل واحد من خدمة المركب عمل منوط به.

10.1. عَبِيد المَرْكَب:

عبيد مسخرون في إجراء السفينة، ورد ذكرهم في إحدى أحكام القاضي عياض، ويعدّهم من جملة "خدم المركب"[2] الذين يوجد من بينهم الأحرار؛ وقد توقع أحد الدارسين أن العبيد منهم بخاصة تولوا مهمة التجذيف على ظهر المراكب[3]، وهو أمر يجد ما يؤيده اعتمادا على عدة قرائن في جهات عديدة من البحر المتوسط، بالنظر إلى صعوبة هذا العمل وخطورته على أبدان البحارة. على أن الحديث عن عبيد المركب والنواتية والأحرار على ظهر المركب، قد يطرح غموضا إضافيا في التمييز بين هذه الفئات، فقد جاء في كتب النوازل البحرية ما يفيد وجود جميعها على ظهر المركب، إذ تتحدث بعضها عن كيفية المقاصة في السفينة وقومتها وركابها في حالة الغرق، وهو قول أحد فقهاء الغرب الإسلامي: "وليس على السفينة، ولا على **خدم المركب**، ولا على **النواتية**، ولا على **الأحرار** شيء. وإنما يكون على المتاع، ولا نرى على العَيْن شيئا"[4]. ومن الطبيعي أن يشكل العبيد جمهور العَمَّالين على متن السفن، حيث إن تصاعد نشاط الجهاد البحري ضد السفن النصرانية غالبا ما كان يثمر مَعِيناً ثرًّا من الأسرى. وقد جاء ذكر عبيد المركب في إحدى النوازل التي تتعلق بالمحاصاة، ونصها: "فأما الرقيق لغير التجارة أو **خدم المركب إن كانوا رقيقا** فلا شيء عليهم، ولا على جميع الأحرار ممن ركب

(1) دعامة اليقين، ص.65.

(2) مذاهب الحكام، ص. 243.

(3) الشريف، الغرب الإسلامي، ص. 156 - 157.

(4) كتاب أكرية السفن، ص. 65؛ أبو العباس أحمد بن يحيى الونشريسي، **المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوى أهل إفريقية والأندلس والمغرب**، خرجه جماعة من الفقهاء تحت إشراف د. محمد حجي، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1981، مج. 311/8.

ولا على المركب نفسه، ولا يحتسب على شيء من هذا قليل ولا كثير"[1].

2. صانعو العُدَد البحرية:

تعددت طوائف الحرفيين المختصين في صناعة معدات الملاحة البحرية، وقد كانوا في مجملهم مراقبين من قبل أصحاب السوق ببلاد الغرب الإسلامي، مثلما هو الحال بباقي ديار الإسلام؛ ووضعت كتب الحسبة لأصناف حرفيي هذا القطاع معايير مضبوطة يستند إليها صاحب السوق عند المراقبة، أو في حال نشوب خلاف بين الحرفيين أنفسهم وبين المتعاقدين والمستثمرين لأموالهم في صناعة وسائل النقل البحري ومعداته.

2.1. السفّانون والقلافطة:

الملاحظ أن أهل المغرب والأندلس كانوا يسموّن "صانع السفن نشّاءً"[2]، مع أن تسميته الفصيحة هي الـ"سفّان"[3]. وعبّروا عن الحرفي الذي يباشر وضع القار على ألواح السفن والمراكب بالـ"كلفاط"[4]، وهو الـ"جلفاط (بالجيم) وصناعته الجلفطة"[5]؛ بينما جاءت بصيغة "القلفاط"[6] و"القلفطة"[7] في مصنفات الحسبة والوثائق. وقد اعتبر ابن عبدون القلفاط من بين أربعة شخوص يحتاج الناس إلى

---

(1) مذاهب الحكام، ص.243.

(2) المدخل إلى تقويم اللسان، مج.II ، ص. 363.

(3) نفس المصدر والصفحة؛ علي بن محمد ابن سعود الخزاعي، **تخريج الدلالات السمعية على ما كان في عهد رسول الله صلى الله عليه وسلم من الحرف والصنائع والعمالات الشرعية**، تحقيق د. إحسان عباس، ط. 2، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1419 هـ - 1999م، ص. 483، وهو يعرف المصطلح بمدلوليه، معتمدا على "**المحكم**" لابن سيده، حيث يقول: "**السفان صانع السفن وسائسها، وحرفته السفانة**".

(4) المدخل إلى تقويم اللسان، مج. II، ص. 190.

(5) نفس المصدر والصفحة.

(6) رسالة ابن عبدون، ص. 55 – 56؛ ابن بسام، نهاية الرتبة، ص. 356.

(7) الجزيري، المقصد المحمود، ص. 245.

صلاحهم[1]؛ والملاحظ أن أهل هذه الصناعة بالمشرق كانوا على درجة كبيرة من الاعتزاز على الناس بحرفتهم، نظرا إلى تعاقداتهم مع السلطان على إنشاء الأساطيل وتقييرها. كما تصاعدت الحاجة إليهم حتى أنهم اشتطوا في طلب الأجر ومضاعفته عدة مرات أحيانا؛ وشكلوا موازاة لذلك اتحادا مهنيا وثيقا مكنهم من الاتفاق على حماية امتيازاتهم؛ بل إنهم خالفوا المذاهب المعمول بها لدى أهل المشرق، وكوّنوا شركات الأبدان لتحسين دخلهم والتناوب على العمل؛ لذلك هاجمهم ابن بسام المحتسب ناعتا إياهم بمخالفة الشرع[2].

2.2. صانعو لوازم السفن:

من بين الحرف الموجهة لإنتاج المعدات التي تواتر الطلب عليها، إلى حد أنها أثارت مشرعيّ الحسبة للنظر في أمرها، برزت صناعات الحبال والأشرعة والمسامير؛ واللافت للانتباه إحالة السقطي المالقي الأصل على المعايير التي وضعها محتسبة سبتة في هذا الشأن، بحكم احتوائها على دار لصناعة السفن، فضلا عن علاقاتها التجارية والملاحية المتأصلة مع مالقة[3]. ومن أبرز المصطلحات التي جرى تداولها بين أهل الاختصاص في الملاحة ومعداتها، نجد أصناف الحبال مثل "الأربعيني"[4]، وطوله أربعون باعا، وكل "مائة حزمة حلفاء قبضاتها ألف قبضة، وتصدق في الدرس مائتي رأس وفي المائة رأس أربعة أحبل أو خمسة أربعينية، والرقيقة من عشرين رأسا إلى ستة عشر"[5]. وقد اشتهرت مدينة لقنت الأندلسية

---

(1) رسالة ابن عبدون، ص. 55 - 56؛ وعبارته: "أحوج ما هم في العالم إلى قاض عدل، وإلى وثّاق ثقة، وإلى قلفاط جيد، وإلى طبيب ماهر خير: فهذه الأربعة فيها حياة العالم؛ وهم أحوج إلى أن يكون فيهم الخير والدين من كل واحد: فإنهم أمناء الله على الأموال والمهج؛ فهم أحوج الناس إلى الدين والخير".

(2) ابن بسام، نهاية الرتبة، ص. 356.

(3) السقطي، ص. 71.

(4) نفس المصدر والصفحة.

(5) نفس المصدر والصفحة.

بإنتاج الحلفاء المستعملة في صناعة الحبال بمعظم دور الصناعة بالغرب الإسلامي، حيث كان "يتجهز منها بالحلفاء إلى جميع بلاد البحر"[1]. ووجدت أصناف أخرى من الحبال المتداولة في الملاحة البحرية، مثل "الطونس" و"الجُمَّل" و"الكَرّ"[2]؛ كما اتخذت الحبال من شجر يدعى "الخزم"[3]. أما المسامير والأشرعة أو القلوع، فـ"يدخل في كل قطعة من القطع البحرية أربعون ربعا من المسمار المنوع من ألف مسمار في الربع وخمسمائة في الربع، ويدخل فيها من مسمار التقريط أربعة عشر ألفا، وزنة كل مائة تسع أواق؛ ومن التقريط الكبير ألفان اثنان وزن المائة منه أربع وعشرون أوقية؛ ويدخل فيها من البياض ثلاثون ربعا ومن الكتان تسعة أرباع"[4]. في حين وضعت مقاييس يستند إليها صناع قرايا المراكب وأرجلها، حيث ينبغي في الأولى ألا تكون مفرطة الطول، بينما لا ينبغي لرجل السفينة أن تكون ناقصة، حرسا على سلامتها من الانقلاب والاضطراب في أوقات هبوب الرياح[5].

وعموما، فإن الإلمام بمختلف تخصصات المهن البحرية في التراث العربي، يعدّ من أولويات البحث في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، سواء تعلق الأمر بالبحريين أو بالحرفيين العاملين بورشات صناعة السفن ومعداتها. وذلك لكون هذه الفئات قد ظلت على هامش التاريخ العام للحضارة الإسلامية؛ كما أن مطلب وضع قاموس دقيق للمفردات البحرية العربية الإسلامية، يفترض تحديد مختلف أصناف العاملين بالبحر، وتبيان مهام ومراتب كل صنف منهم بقدر الإمكان، على ضوء ما تتيحه المصادر التاريخية المتنوعة من معطيات.

(1) الإدريسي، نزهة المشتاق، مج. II، ص. 558.

(2) المدخل إلى تقويم اللسان، مج. II.

(3) نفسه، ص. 262.

(4) السقطي، ص. 72.

(5) ابن بسام، نهاية الرتبة، ص. 360.

الملاحة الترفيهية بالأندلس

الملاحة الترفيهية بالأندلس

من المعلوم أن أنهار الأندلس الكبرى شكلت شرايين مواصلات مهمة خلال حقبتي الخلافة والطوائف، بحيث أدت دور نقل المسافرين والبضائع جيئة وذهابا بين مدن الأندلس وقراها؛ كما احتضنت إحدى الأنهار الكبرى موانئ داخلية في عمق اليابسة بشبه الجزيرة الإيبيرية، وهو ما شكله مجرى الوادي الكبير الذي انتظمت على ضفتيه عدة مراسي كان أعظمها شأنا مرسى إشبيلية. ولم تقتصر حركة الملاحة النهرية على النقل الداخلي بالأندلس، بل شكلت منطلقا للخطوط البحرية الرابطة بينها وبين مرافئ المغرب والمشرق الإسلاميين؛ فضلا عن روابطها مع مراسي أوروبا الغربية والمتوسطية.

إن هذا العرض يتناول موضوعا موازيا للنقل والمواصلات المائية ذات الطبيعة الاقتصادية، أي أننا نعتمد مقاربة تستعيض عن موضوع الصادرات والواردة والتعاقدات بين أرباب السفن، وبين المسافرين والتجار المثمرين لأموالهم، بالحديث عن الملاحة النهرية الترفيهية بالأندلس خلال هذين العصرين، وما تشعب عنها من ظواهر اجتماعية وثقافية، من قبيل معاقرة الراح ونظم القريض، واصطحاب الجواري الملهيات في رحلات انتظمت على طول مجاري الأنهار الكبرى.

ويتبين من خلال ما لدينا من نصوص معاصرة للفترة موضوع المداخلة، أن شعراء الأندلس تناغوا في وصف تلك الرحلات التي اعتادوا المشاركة فيها بين الفينة والأخرى على طول مجاري الأنهار الكبرى؛ ومن ثمة خلف بعضهم تراثا شعريا ثريا في وصفها. ولم تثن ظلمة الليل عزم بعضهم عن ركوب الزوارق ومعاقرة الخمر، إذ استعانوا بإيقاد الشموع طيلة الرحلات؛ ومن نافلة القول إنهم اصطحبوا معهم العبيد والقيان إلى جانب خدمة المركب.

وفي هذا السياق؛ يشير مجهول "ذكر بلاد الأندلس" إلى تجاوز حركة الملاحة النهرية بالوادي الكبير، حد الاقتصار على نقل البضائع والمسافرين في نطاق الإمارة العبادية، إلى تسيير "القوارب في الوادي للنزهة والصيد طالعات ومنحدرة تحت ظلال الثمار وتغريد الأطيار أربعة وعشرين ميلا"[1].

وعلى غرار ذلك، يصف الشاعر عبد الجليل بن وهبون المرسي إحدى رحلاته بالوادي الكبير "في ليلة تنقبت بظلمائها، ولم يلح قمر في سمائها، وبين أيديهم شمعتان، قد انعكس شعاعها في اللجة، وزاد في تلك البهجة"[2].

ولم تختلف تقنيات الإبحار كثيرا في الملاحة النهرية عن نظيرتها البحرية خلال العصر الوسيط، من حيث الطاقة المحركة للسفن والزوارق الكبيرة، إذ يمكن اعتبار الأشرعة الوسيلة الأكثر استعمالا في تحريكها؛ ويتأكد هذا الاستنتاج من عدة نصوص تاريخية وأدبية ضافية بوصف الرحلات النهرية، وما كان يرافقها من عوائد. ومن بين الشهادات الحية بشأنها، ما يشير إليه ابن حيان - رواية عن أبيه - من اتخاذ المنصور سفينة ضخمة للنزهة بنهر قرطبة قرب قصر الزاهرة[3]. كما تنقل لنا أبيات جادت بها قريحة أحد الشعراء مشهدا حيا في وصفه لمركب شراعي بنهر إشبيلية، حيث كان يركبه مجموعة من الفتيان بغرض التنزه وشرب الخمر؛ ويتعلق الأمر بالأديب ابن سفر الإشبيلي، فهو يقول[4]:

(1) مجهول، **ذكر بلاد الأندلس**، تحقيق وترجمة لويس مولينا، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية - معهد ميغيل أسين، مدريد، 1983، ج. 1، ص.62.

(2) أبو نصر الفتح بن محمد بن عبيد الله ابن عبد الله ابن خاقان القيسي الإشبيلي، **قلائد العقيان ومحاسن الأعيان**، تحقيق حسين يوسف خريوش، ط. 1، الزرقاء (الأردن)، مكتبة المنار، 1409 - 1989، ص. 767 - 768.

(3) لسان الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله ابن الخطيب السلماني، **تاريخ إسبانية الإسلامية أو أعمال الأعلام في من بويع قبل الاحتلام من ملوك الإسلام**، تحقيق إ. ليفي بروفنسال، بيروت، دار المكشوف، 1956، ص. 80.

(4) أبو عبد الله محمد بن عبد اله بن أبي بكر ابن الأبار القضاعي، **تحفة القادم**، تحقيق د. إحسان =

لــو شــاهدت عيــناك زورق فتــية أبــدى بهــم نهــج الــسرور مــراحه

وقــد اسـتداروا تحـت ظـل شـراعه كــل يمــد لكــأس راح راحـــه

لحـسبته خـوف العواصـف طائـرا مــد الحـنان علــى بنـيه جـناحه

أما في نهر شقر بشرق الأندلس، فيبدو أن الملاحة النهرية بلغت إلى درجة عالـية مـن الكـثافة خـلال أواخـر عـصر الطوائـف، حـيث يـصف ابـن خفاجـة (ت. 450 -533 هـ) كثرة الزوارق في هـذا النهـر، مشبهها اصطفافها تحت الجسر بالخيول الدهم، وهو ما يمكن أن يؤول على أنها اتخذت لونا أسود؛ وهو القائل[1]:

حـيث اسـتقل الجـسر فـوق زوارق نــسقت، كمــا تــتواكب الأحــباب

لـــم تـــستبق، وكأنهـــا مـــصطفة دهـــم تـــنازعك الـــسباق عـــراب

مـن كـل غـربيب الأديـم، لـو أنـه قــبل النعـيب لعـيف مـنه غــراب

كما أن استعمال الأشرعة في الإبحار بهذا النهر كان أمرا مألوفا، حسب ما توحي به بعض أشعار ابن خفاجة؛ فهو يشبه إحدى الزوارق الشراعية في نهر شقر بالطائر، كناية عن سرعة الإبحار؛ وتوحي القطعة الشعرية أن الأمر يتعلق بركوب الزوارق على طول مجرى النهر من أجل الاستمتاع بشرب الخمر والنزهة في أحضان الطبيعة الخلابة؛ ومن بين أبياتها قوله[2]:

يطيــر بــنا فــيه شــراع، كأنــه إذا ضـربته الـريح، أحـشاء خائـف

=

عباس، ط. 1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1406 - 1986، ص. 147.

(1) أبو إسحاق إبراهيم بن أبي الفتح بن عبد الله بن خفاجة الأندلسي، **ديوان ابن خفاجة**، بيروت، دار صادر، د. ت، ص. 35.

(2) نفسه، ص. 173.

وقـد بـل أعطـاف الربـى دمـع مـزنة　　تحيـر فـي جفـن مـن الـنور طـارف
زمـــان تولـــى بـــين كـــأس تلـــيدة　　تـــدار، وعـــيش للحداثـــة طـــارف
وشـــمس كـــلألاء الـــزجاجة طلقـــة　　وظـــل كـــريعان الـــشبيبة وارف

ومن الطبيعي أن تنعكس ظاهرة الملاحة الترفيهية على مختلف التشريعات المتداولة خلال هذا العصر، إذ إن بعض النصوص المصنفة ضمن فروع فقهية في صدارتها الفتاوى والحسبة، تضع شروطا وضوابط أخلاقية لحركة سير السفن والزوارق على طول الأنهار الكبرى بالأندلس، حيث تنتعش الملاحة بشتى أصنافها المعيشية والترفيهية؛ فهذا ابن عبدون يحذر من تأجير الملاحين في أغراض تتصل بشرب الخمر على متن الزوارق التي تمخر مياه الوادي الكبير، مع أنه لم يمانع في الرحلات في حد ذاتها؛ ويتوعد ابن عبدون كل من سولت له نفسه أن يُكْرِي السفينة أو الزورق ممن اشتهر بمعاقرة الخمر بتشديد العقوبة عليهم[1]. كما نبهت رسالته وغيرها من رسائل الحسبة المشرقية على وجوب تعيين أمين الوادي، الذي كان يباشر مهام المراقبة والضبط لمختلف الرحلات الملاحية على طول المجرى النهري؛ فضلا عن معاينة المعابر واستكشاف نوعية البضائع المحمولة عبر النهر، وعن هوية الأشخاص المرتادين له[2].

صفوة القول إن المتون المصدرية، سواء الأدبية منها التي تضمنت صورا وصفية معبرة، أو حتى الفقهية التي أتت بصيغة التحذير والزجر، كلها تؤكد استشراء

---

(1) ابن عبدون، **رسالة في القضاء والحسبة، ضمن ثلاث رسائل أندلسية في آداب الحسبة والمحتسب**، تحقيق إ. ليفي بروفنسال، المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية بالقاهرة، القاهرة، 1955، ص. 29.

(2) نفسه، ص. 56 – 57؛ محمد بن محمد بن أحمد القرشي المعروف بابن الأخوة، **معالم القربة في أحكام الحسبة**، منشور ضمن كتاب في التراث الاقتصادي الإسلامي، ط. 1، بيروت، دار الحداثة، 1990، ص. 313 – 314.

ظاهرة الرحلات النهرية التي اتخذت من لذة الخمر ونغمات العود والناي، وسائل ترفيهية تطرد عن روادها تعب العمل أو ملل البطالة والفراغ. وتكتسي المادة المصدرية المتصلة بهذا التقليد حقلا خصبا لإعادة كتابة التاريخ الاجتماعي وبوجه خاص الجانب الترفيهي منه، لما تختزنه نصوصها المختلفة من مشاهد دقيقة لتفاصيل الحياة اليومية بالأندلس.

قائمة المصادر والمراجع

<u>المصادر العربية:</u>

1. ابن الأبار، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن أبي بكر القضاعي، **تحفة القادم**، تحقيق د. إحسان عباس، ط. 1، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1406 - 1986.
2. ابن أبي أصيبعة، **عيون الأنباء في طبقات الأطباء**، ط. 3، بيروت، 1981، ج. 1.
3. ابن أبي زرع، أبو الحسن علي الفاسي، **الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس**، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، ط. 2، الرباط: إلمطبعة الملكية، 1999.
4. ابن أبي زرع، **الذخيرة السنية في تاريخ الدولة المرينية**، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، الرباط: دار المنصور للطباعة والنشر، 1972.
5. ابن أبي فراس، أبو القاسم خلف القروي، **كتاب أكرية السفن**، تحقيق د. عبد السلام الجعماطي، منشورات جمعية تطاون أسمير، سلسلة تراث: 14، تطوان، 1430 هـ - 2009م.
6. ابن الأخوة، محمد بن محمد بن أحمد القرشي، **معالم القربة في أحكام الحسبة**، منشور ضمن كتاب في التراث الاقتصادي الإسلامي، ط. 1، بيروت: دار الحداثة، 1990.
7. ابن الإمام الشلبي، أبو عمرو عثمان بن علي بن عثمان الإستجي، **المقتضب من كتاب سمط الجمان وسقط الأذهان**، تحقيق حياة قارة، الدار البيضاء، مطبعة النجاح الجديدة، 1423 - 2002.
8. ابن بسام، **نهاية الرتبة**، نشر ضمن كتاب: **في التراث الاقتصادي الإسلامي**، ط. I، بيروت: دار الحداثة، 1990.
9. ابن بشكوال، أبو القاسم خلف بن عبد الملك، **كتاب الصلة**، تحقيق

السيد عزت العطار الحسيني، ط. 2، القاهرة: مكتبة الخانجي 1994، ج1.

10. ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد اللواتي الطنجي، **رحلة ابن بطوطة**، تحقيق طلال حرب، ط. 1، بيروت: دار الكتب العلمية، 1407 - 1987.

11. ابن بلقين، الأمير عبد الله الزيري، **كتاب التبيان**، تحقيق أمين توفيق الطيبي، الرباط: منشورات عكاظ، 1995.

12. ابن جبير، أبو الحسين محمد بن أحمد الكناني الأندلسي البلنسي، **رحلة ابن جبير**، تحقيق محمد زينهم محمد عزب، سلسلة ذخائر العرب، رقم: 77، القاهرة: دار المعارف، 2000.

13. ابن الحاج العبدري، أبو عبد الله محمد بن محمد بن محمد الفاسي، **المدخل إلى تنمية الأعمال بتحسين النيات والتنبيه على بعض البدع والعوائد التي انتحلت وبيان شناعتها وقبحها**، ط. 1، القاهرة: المطبعة المصرية بالأزهر، 1348 هـ - 1929م.

14. ابن حمديس، عبد الجبار بن أبي بكر بن محمد، **ديوان ابن حمديس**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت: دار صادر، د. ت.

15. ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي النصيبي، **كتاب صورة الأرض**، القاهرة: دار الكتاب الإسلامي، د. ت.

16. ابن حيان، أبو مروان حيان بن خلف القرطبي، **المقتبس، الجزء V: قطعة عبد الرحمن الناصر**، تحقيق ب. شالميطا، ف. كورينطي، م. صبح، المعهد الإسباني العربي للثقافة وكلية الآداب بالرباط - مدريد، 1979.

17. ابن حيان، **المقتبس في أخبار بلد الأندلس، قطعة الحكم المستنصر**، تحقيق د. عبد الرحمن علي الحجي، بيروت، 1983.

18. ابن دحية، أبو الخطاب عمر بن حسن الكلبي، **المطرب من أشعار أهل المغرب**، تحقيق إبراهيم الأبياري وحامد عبد المجيد وأحمد أحمد بدوي، مراجعة د. طه حسين، القاهرة، 1993.

19. ابن خاقان، أبو نصر الفتح بن محمد بن عبيد الله ابن عبد الله القيسي الإشبيلي، **قلائد العقيان ومحاسن الأعيان**، تحقيق حسين يوسف خريوش، ط. 1، الزرقاء: مكتبة المنار، 1409 - 1989.
20. ابن خرداذبه، أبو القاسم عبيد الله، **المسالك والممالك**، ليدن، 1889، أعيد طبعه في بيروت عن دار صادر، د. ت.
21. ابن الخطيب، لسان الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله السلماني، **الإحاطة في أخبار غرناطة**، تحقيق محمد عبد الله عنان، ط. 1، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1975 - 1977م، 4 مج.
22. ابن الخطيب، **تاريخ إسبانية الإسلامية أو أعمال الأعلام في من بويع قبل الاحتلام من ملوك الإسلام**، تحقيق إ. ليفي بروفنسال، بيروت، دار المكشوف، 1956.
23. ابن الخطيب، **معيار الاختيار في ذكر المعاهد والديار**، تحقيق د. محمد كمال شبانة، منشورات المعهد الجامعي للبحث العلمي بالمغرب، الرباط، 1397 هـ - 1977م.
24. ابن خفاجة، أبو إسحاق إبراهيم بن أبي الفتح بن عبد الله الأندلسي، **ديوان ابن خفاجة**، بيروت: دار صادر، د. ت.
25. ابن خلدون، **رحلة ابن خلدون**، تحقيق محمد بن تاويت الطنجي، تحرير وتقديم نوري الجراح، ط. 1، أبو ظبي - بيروت: دار السويدي - المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 2003.
26. ابن خلدون، عبد الرحمن، **مقدمة ابن خلدون**، تحقيق د.علي عبد الواحد وافي، ط. 3، القاهرة، د.ت.، ج1، وكذلك طبعة أخرى: المقدمة، القاهرة: نهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع، 2004، ج. 2.
27. ابن خلكان، أبو العباس شمس الدين أحمد بن محمد بن أبي بكر، **وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت: دار صادر، د. ت.، مج. VI.
28. ابن رسته، أبو علي أحمد بن عمر، **كتاب الأعلاق النفيسة**، تحقيق دي خويه، طبع في مدينة ليدن، 1892، أعيد طبعه ببيروت عن دار صادر، د. ت.

29. ابن رشد الجد، أبو عبد الله محمد القرطبي، **مسائل ابن رشد**، تحقيق د. محمد الحبيب التجكاني، الطبعة الأولى، الدار البيضاء: دار الآفاق الجديدة، 1412 هـ - 1992، المجلد الثاني.

30. ابن الزرقاله، أبو إسحاق إبراهيم بن يحيى النقاش، **الشكازية**، تحقيق روزي بوج، معهد مياس بايكروزا للتراث العلمي العربي، برشلونة، 1986.

31. ابن زهر، أبو مروان عبد الملك، **كتاب التيسير في المداواة والتدبير**، تحقيق محمد عبد الله الروداني، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 1411 هـ - 1991م.

32. ابن سعيد، أبو الحسن علي بن موسى، **بسط الأرض في الطول والعرض**، أو **كتاب الجغرافيا**، تحقيق خوان فيرنيط خينيث، منشورات معهد مولاي الحسن، تطوان، 1958.

33. ابن سعيد، **المغرب في حلى المغرب**، تحقيق خليل منصور، ط. 1، بيروت: دار الكتب العلمية، 1997، ج1.

34. ابن الشماع، أبو عبد الله محمد بن أحمد، **الأدلة البينة النورانية في مفاخر الدولة الحفصية**، تحقيق الطاهر بن محمد المعموري، تونس: الدار العربية للكتاب، 1984

35. ابن عاصم، أبو بكر عبد الله بن حسين بن إبراهيم ابن حسين الثقفي، **كتاب الأنواء والأزمنة ومعرفة أعيان الكواكب**، تحقيق حسين ألمالي، أنقرة، 1997.

36. ابن عبد البر، أبو عمر يوسف بن عبد الله بن محمد القرطبي النمري، **بهجة المجالس وأنس المجالس وشحذ الذاهن والهاجس**، تحقيق محمد مرسي الخولي، بيروت: دار الكتب العلمية، د.ت.، ق. I، مج. 1.

37. ابن عبد الملك المراكشي، أبو عبد الله محمد بن محمد الأنصاري الأوسي، **الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة**، السفر الأول،

تحقيق محمد بن شريفة، بيروت: دار الثقافة، د. ت.

38. ابن عبدون، **رسالة في القضاء والحسبة**، ضمن ثلاث رسائل أندلسية في آداب الحسبة والمحتسب، تحقيق إ. ليفي بروفنسال، المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية بالقاهرة، 1955.

39. ابن عذاري المراكشي، أبو العباس أحمد بن محمد، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب**، تحقيق د. إحسان عباس، ط. 3، بيروت: الدار العربية للكتاب - دار الثقافة، 1983، ج. 4.

40. ابن عذاري، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب: قسم الموحدين**، تحقيق جماعة من الدارسين، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، بيروت - الدار البيضاء: دار الغرب الإسلامي - دار الثقافة، 1406 - 1985.

41. ابن عياض، أبو عبد الله محمد، **التعريف بالقاضي عياض**، تحقيق د. محمد بن شريفة، منشورات وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية والثقافة، المحمدية: مطبعة فضالة، د. ت.

42. ابن فرحون، إبراهيم بن علي المالكي، **الديباج المذهب في معرفة أعيان علماء المذهب**، تحقيق د. محمد الأحمدي أبو النور، القاهرة: دار التراث، 1972.

43. ابن الفرضي، أبو الوليد عبد الله بن محمد بن يوسف، **تاريخ علماء الأندلس**، تحقيق إبراهيم الأبياري، ط. 2، القاهرة - بيروت، 1989، 2ج.

44. ابن الفقيه، أبو بكر أحمد بن محمد الهمذاني، **مختصر كتاب البلدان**، تحقيق دي خويه، ليدن، 1885، أعيد نشره ببيروت: دار صادر، د. ت.

45. ابن الكردبوس، أبو مروان عبد الملك، **الاكتفاء في أخبار الخلفاء**، المنشور جزء منه تحت عنوان "تاريخ الأندلس لابن الكردبوس ووصفه لابن الشباط: نصان جديدان"، تحقيق د. أحمد مختار العبادي، صحيفة المعهد المصري للدراسات الإسلامية بمدريد، مج.

13 و14، 1965 - 1966؛ 1967 - 1968.

46. ابن مرزوق، محمد التلمساني، **المسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن**، دراسة وتحقيق ماريا خيسوس بيغيرا، إصدارات المكتبة الوطنية، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1401 - 1981.

47. ابن مغيث، أحمد الطليطلي، **المقنع في علم الشروط**، تحقيق فرانثيسكو خابيير أغيري سادابا، المجلس الأعلى للأبحاث العملية، مدريد، 1994.

48. ابن منظور، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم الإفريقي المصري، **لسان العرب**، ط. I، بيروت: دار صادر، 1410 هـ - 1990م.

49. ابن النديم، محمد بن إسحاق، **الفهرست**، بيروت، دار المعرفة، 1978.

50. ابن هذيل، أبو الحسن علي بن عبد الرحمن الأندلسي، **عين الأدب والسياسة وزين الحسب والرياسة**، بيروت: دار الكتب العلمية، 1401 هـ - 1981م.

51. ابن هشام اللخمي، **المدخل إلى تقويم اللسان وتعليم البيان**، تحقيق خوسي بيريث لاثارو، معهد التعاون مع العالم العربي، مدريد، 1990، مج. II.

52. أبو الفداء، عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر، **تقويم البلدان**، تحقيق م. رينو والبارون ماك كوكين دي سلان، بيروت، دار صادر، د.ت.، عن طبعة باريس، 1840.

53. أبو حامد الغرناطي، عبد الرحيم بن سليمان بن ربيع القيسي الأندلسي، **تحفة الألباب ونخبة الإعجاب**، تحقيق د. إسماعيل العربي، الدار البيضاء، دار الآفاق الجديدة، 1413 - 1993.

54. أبو حامد الغرناطي، **المعرب عن بعض عجائب المغرب**، تحقيق وترجمة إينغرد بيخارانو، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد، 1991.

55. إخوان الصفا وخلان الوفا، **رسائل إخوان الصفاء وخلان الوفاء**، بيروت، دار صادر، 1376 هـ - 1957م.

56. الأصفهاني، العماد، **خريدة القصر وجريدة العصر**، القاهرة، 1969، ق.IV، ج. 1.

57. الأنصاري، محمد بن القاسم السبتي، **اختصار الأخبار عما كان بثغر سبتة من سني الآثار**، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، الطبعة الثانية، الرباط: المطبعة الملكية، 1403 هـ - 1983.

58. البادسي، عبد الحق بن إسماعيل، **المقصد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف**، تحقيق سعيد أعراب، ط. 2، الرباط: المطبعة الملكية، 1414 هـ - 1993م.

59. البرزلي، أبو القاسم بن أحمد البلوي التونسي، **فتاوى البرزلي: جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام**، تحقيق محمد الحبيب الهيلة، ط.1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 2002، ج. 4.

60. البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز، **المسالك والممالك**، تحقيق أدريان فان ليوفن وأندري فيري، تونس - بيروت، الدار التونسية - دار الغرب الإسلامي، 1992، ج. 2.

61. البيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد الخوارزمي، **الآثار الباقية من القرون الخالية**، بيروت: دار صادر، د. ت.

62. البيروني، **كتاب تحديد نهايات الأماكن لتصحيح مسافات المساكن**، تحقيق د. ب. بولجاكوف ومراجعة د. إمام إبراهيم أحمد، منشور في مجلة معهد المخطوطات العربية، المجلد الثامن، ج. 1و2، ذو القعدة 1381 هـ - جمادى الآخرة 1382 هـ \ ماي - نوفمبر 1962م.

63. البيروني، **كتاب الجماهر في معرفة الجواهر**، ط. 3، بيروت، دار الفكر، 1404 هـ - 1984م.

64. التادلي، أبو يعقوب يوسف بن يحيى المعروف بابن الزيات،

التشوف إلى رجال التصوف وأخبار أبي العباس السبتي، تحقيق أحمد التوفيق، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالرباط، سلسلة بحوث ودراسات رقم: 22، ط. 2، الدار البيضاء، مطبعة النجاح الجديدة، 1997.

65. التجاني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن أحمد، **رحلة التجاني**، تحقيق حسن حسني عبد الوهاب، ليبيا - تونس: الدار العربية للكتاب، 1981.

66. التميمي، أبو عبد الله محمد بن عبد الكريم الفاسي، **المستفاد في مناقب العباد، بمدينة فاس وما يليها من البلاد**، تحقيق د. محمد الشريف، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد الملك السعدي بتطوان، الرباط، 2002، ق. 2.

67. الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر، **كتاب الحيوان**، تحقيق عبد السلام محمد هارون، بيروت: دار الجيل، 1416 - 1996.

68. الجاحظ، **كتاب الوكلاء**، ضمن رسائل الجاحظ، تحقيق عبد السلام محمد هارون، ط. 1، بيروت، دار الجيل، 1411 هـ - 1991م، ج. 4.

69. الجزيري، **المقصد المحمود في تلخيص العقود**، تحقيق أسونثيون فيريراس، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد، 1998.

70. الجواليقي، أبو منصور موهوب بن أحمد بن محمد بن الخضر، **المعرب من الكلام الأعجمي على حروف المعجم**، تحقيق أبي الأشبال أحمد محمد شاكر، ط. 1، القاهرة: 1361 هـ - 1942م.

71. الحميري، أبو عبد الله محمد بن عبد المنعم، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إحسان عباس، ط. 2، بيروت: مكتبة لبنان، 1984.

72. الحميري، **صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إ. ليفي بروفنسال، القاهرة، 1937.

73. الخزاعي، علي بن محمد ابن سعود، **تخريج الدلالات السمعية على ما كان في عهد رسول الله صلى الله عليه وسلم من الحرف**

والصنائع والعمالات الشرعية، تحقيق د. إحسان عباس، ط. 2، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1419 هـ - 1999م.

74. الخشني، محمد بن حارث، **أخبار الفقهاء والمحدثين**، تحقيق ماريا آبيلا ولويس مولينا، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد، 1992.

75. الداودي، أبو جعفر أحمد بن نصر، **كتاب الأموال**، تحقيق رضا محمد سالم شحادة، مركز إحياء التراث المغربي، الرباط، د. ت.

76. الزبيدي، أبو بكر محمد بن الحسن الأندلسي، **طبقات النحويين واللغويين**، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، ط. 2، سلسلة ذخائر العرب (رقم: 50)، القاهرة: دار المعارف، 1984.

77. الزجالي، أبو يحيى عبيد الله بن أحمد، **أمثال العوام في الأندلس: مستخرجة من كتابه "ري الأوام ومرعى السوام، في أمثال العوام"**، تحقيق د. محمد بن شريفة، منشورات وزارة الدولة المكلفة بالشؤون الثقافية والتعليم الأصلي، فاس، 1971، ق. 2.

78. الزهري، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر، **كتاب الجعرافية** (كذا بالعين)، تحقيق محمد حاج صادق، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية - المركز الإسلامي للطباعة، د. ت.

79. السقطي، أبو عبد الله محمد بن أبي محمد المالقي، **كتاب في آداب الحسبة**، تحقيق ج. س. كولان وإ. ليفي بروفنسال، باريس، المطبعة الدولية، 1931.

80. السنوسي، **شرح بغية الطلاب في علم الأسطرلاب**، مخطوطة المكتبة العامة والمحفوظات بتطوان، رقم: 537 (ضمن مجموع).

81. السيرافي، أبو عمران موسى بن رباح الأوسي، **الصحيح من أخبار البحار وعجائبها**، تحقيق يوسف الهادي، الطبعة الأولى، دمشق، دار اقرأ، 1426 - 2006.

82. الشريف الإدريسي، **أنس المهج وروض الفرج: قطعة شمال إفريقيا وبلاد السودان**، تحقيق د. الوافي نوحي، منشورات وزارة الأوقاف

والشؤون الإسلامية، المحمدية: مطابع فضالة، 1428 - 2007.

83. الشريف الإدريسي، **كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، تحقيق مجموعة من الباحثين، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د. ت.، مج.II.

84. صاعد الأندلسي، **طبقات الأمم**، تحقيق حياة العيد بوعلوان، ط. 1، بيروت: دار الطليعة، 1985.

85. الصدفي، طاهر، **السر المصون في ما أكرم به المخلصون**، تحقيق د. حليمة فرحات، ط. 1، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1998.

86. الطرطوشي، أبو بكر محمد بن محمد الوليد الفهري المالكي، **سراج الملوك**، ط. 2، القاهرة، دار الكتاب الإسلامي، 1412 هـ.

87. العذري، أبو العباس أحمد بن عمر بن أنس المعروف بابن الدلائي، **نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار وتنويع الآثار، والبستان في غرائب البلدان، والمسالك إلى جميع الممالك**، تحقيق د. عبد العزيز الأهواني، منشورات معهد الدراسات الإسلامية بمدريد، 1965.

88. عريب بن سعد القرطبي، **تقويم قرطبة** منشور تحت عنوان:
Le calendrier de Cordoue, publié par R. DOZY, nouvelle édition accompagnée d'une tradution française annotée par ch. PELLAT, E. J. BRILL, LEIDEN, 1961.

89. العزفي، أبو العباس، **دعامة اليقين في زعامة المتقين**، تحقيق أحمد التوفيق، الرباط: مكتبة خدمة الكتاب، 1989.

90. عياض، القاضي أبو الفضل بن موسى بن عياض اليحصبي السبتي، **ترتيب المدارك وتقريب المسالك لمعرفة أعلام مذهب مالك**، تحقيق مجموعة من الباحثين، نشر وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، تطوان - المحمدية، 1982، ج. 7.

91. عياض، القاضي وولده محمد، **مذاهب الحكام في نوازل الأحكام**، تحقيق محمد بن شريفة، ط. 1، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1990.

92. الغرناطي، أبو حامد، **المعرب عن بعض عجائب المغرب**، تحقيق إينغرد بيخارانو، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد،1991.

93. القزويني، زكرياء بن محمد بن محمود، **عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات**، تحقيق فاروق سعد، ط. 1، بيروت، دار الآفاق الجديدة، 1973.

94. القشتالي، أحمد بن إبراهيم بن يحيى الأزدي، **تحفة المغترب ببلاد المغرب، لمن له من الإخوان، في كرامات الشيخ أبي مروان**، تحقيق فرناندو دي لا جرانخا، منشورات المعهد المصري للدراسات الإسلامية في مدريد، 1974.

95. القفطي، جمال الدين علي بن القاضي الأشرف يوسف، **كتاب إخبار العلماء بأخبار الحكماء**، بيروت، دار الآثار للطباعة والنشر والتوزيع، د. ت.

96. مجهول، **ذكر بلاد الأندلس**، تحقيق وترجمة لويس مولينا، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية - معهد ميغيل أسين، مدريد، 1983، ج. 1.

97. المخزومي، أبو المطرف أحمد بن عميرة، **تاريخ ميورقة**، تحقيق الدكتور محمد بن معمر، الطبعة الأولى، بيروت: دار الكتب العلمية، 2007.

98. المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين الهذلي، **التنبيه والإشراف**، نشر لجنة تحقيق التراث لدار مكتبة الهلال، بيروت، 1993.

99. المقدسي، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عبد الله البشاري، **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**، تحقيق دي خويه، ط. 2، ليدن، 1906، أعيد طبعه ببيروت عن دار صادر، د. ت.

100. المقري التلمساني، شهاب الدين أبو العباس أحمد بن محمد، **أزهار الرياض في أخبار عياض**، تحقيق مصطفى السقا وإبراهيم الأبياري وعبد الحفيظ شلبي، القاهرة: مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1358 هـ - 1939م (أعيد طبعه تحت إشراف اللجنة المشتركة لنشر التراث الإسلامي بين المملكة المغربية والإمارات العربية المتحدة).

101. المقري، **نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب وذكر وزيرها لسان الدين بن الخطيب**، تحقيق د. إحسان عباس، بيروت: دار صادر، 1997، مج. I.

102. النويري، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب، **نهاية الأرب في فنون الأدب**، نسخة مصورة عن طبعة دار الكتب المصرية. د. ت.، السفر الأول.

103. الونشريسي، أبو العباس أحمد بن يحيى، **المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوى أهل إفريقية والأندلس والمغرب**، خرجه جماعة من الفقهاء تحت إشراف د. محمد حجي، بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1981، 13ج.

104. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله، **معجم البلدان**، تحقيق ويستنفلد، ط. 2، بيروت: دار صادر، 1995 - 1996، مج. III.

المراجع العربية والمعربة:

105. أحمد موسى، د. عز الدين، **دراسات في تاريخ المغرب الإسلامي**، ط. 1، بيروت - القاهرة، دار الشروق، 1403 هـ - 1983م.

106. بروكلمان، كارل، **تاريخ الأدب العربي**، ترجمة السيد يعقوب بكر ورمضان عبد التواب، ط. 2، القاهرة، دار المعارف، 1977، ج. 4.

107. بولقطيب، د. الحسين، **حفريات في تاريخ المغرب الوسيط: دراسة تاريخية**، ط. 1، الرباط: جذور للنشر، 2004.

108. بيرنيط، خوان، "**هل هناك أصل عربي إسباني لفن الخرائط البحرية؟**"، مجلة المعهد المصري للدراسات الإسلامية بمدريد، العدد الأول، السنة الأولى، (1953).

109. الجعماطي، عبد السلام، **النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف (316 - 422 هـ)**، أطروحة الدكتوراه، كلية الآداب والعلوم الإنسانية بتطوان، الموسم الجامعي: 2004 - 2005.

110. حركات، د. إبراهيم، **النشاط الاقتصادي الإسلامي في العصر الوسيط**، الدار البيضاء، إفريقيا الشرق، 1996.

111. حمداني، عباس، "**الإطار الإسلامي للرحلات الاستكشافية**"، ضمن الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، تحرير سلمى الخضراء الجيوسي، منشورات مركز دراسات الوحدة العربية، الطبعة الأولى، بيروت، 1998، ج. 1.

112. الحناوي، د. محمد، **النظام العسكري بالأندلس في عصري الخلافة والطوائف**، ط. 1، الرباط، دار أبي رقراق للطباعة والنشر، 2003.

113. رايس، إ. إ. **البحر والتاريخ: تحديات الطبيعة واستجابات البشر**، سلسلة عالم المعرفة، ع. 314، أبريل - 2005.

114. سالم، د. السيد عبد العزيز، "**الملاحون العمانيون سادة البحار الجنوبية**"، ضمن بحوث إسلامية في التاريخ والحضارة والآثار، القسم الأول، ط. 1، بيروت، 1991.

115. سامسو، خوليو، "**العلوم الدقيقة في الأندلس**"، ضمن الحضارة العربية الإسلامية في الأندلس، تحرير سلمى خضراء الجيوسي، ط. 1، بيروت، منشورات مركز دراسات الوحدة العربية، 1998، ج. 2.

116. سزكين، فؤاد، "**ازدهار العلوم عند العرب**"، مجلة الأكاديمية، العدد: 5، ربيع الثاني 1409 هـ - دجنبر 1988.

117. سزكين، فؤاد، **محاضرات في تاريخ العلوم العربية والإسلامية**، 2 مج، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية والإسلامية، فرانكفورت، 1404 هـ - 1984م، مج. II.

118. الشريف، د. محمد، **الغرب الإسلامي: نصوص دفينة ودراسات**، الطبعة الثانية، منشورات الجمعية المغربية للدراسات الأندلسية، كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة عبد الملك السعدي - تطوان، 1999.

119. الضحاك، د. إدريس، **قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية: دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والاتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف**، ط. 1، الرباط، 1407 هـ - 1987م.

120. الطاهري، د. أحمد، **الطب والفلاحة في الأندلس بين الحكمة**

والتجريب: مساهمة في التأصيل التاريخي للتراث العلمي بالغرب الإسلامي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية، مجموعة البحث في الأرشيف المغربي الأندلسي، ط. 1، الدار البيضاء، 1997.

121. الطويل، د. محمد، **النقل والتنقل في المغرب خلال العصر الوسيط**، أطروحة دكتوراه الدولة مرقونة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة محمد الخامس، أكدال - الرباط، السنة الجامعية: 1996 - 1997.

122. العبادي، الدكتور أحمد مختار، وسالم، الدكتور السيد عبد العزيز، **تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر المتوسط: البحرية الإسلامية في مصر والشام**، الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، د. ت.، ج. 1.

123. عبد العليم، د. أنور، **الملاحة وعلوم البحار عند العرب**، سلسلة عالم المعرفة، ع. 13، صفر 1399 هـ - يناير 1979م.

124. عبد اللطيف دندش، د. عصمت، **الأندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدين: عصر الطوائف الثاني 510 - 546 هـ/1116 - 1151م، تاريخ سياسي وحضارة** بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1408 - 1988.

125. عثمان، محمد عبد العزيز، "**البحرية العربية في الأندلس: منذ تأسيسها إلى عهد الخليفة عبد الرحمن الناصر**"، مجلة **المورد**، مج. الثاني عشر، ع. 4، 1404 هـ - 1983 (عدد خاص بالفكر العسكري عند العرب).

126. عمارة، د. محمد، **قاموس المصطلحات الاقتصادية في الحضارة الإسلامية**، الطبعة الأولى، بيروت: دار الشروق، 1413 هـ - 1993م.

127. العنابي، محمد، "**عناية العرب بالأسفار البحرية وتخطيطهم للأسواق التجارية**"، ضمن: تطور علوم البحار ودورها في النمو الحضاري، ملتقى علي النوري للعلوم الصحيحة، صفاقس 18 - 21 نوفمبر 1976، تونس، منشورات الحياة الثقافية، د. ت.

128. القادري بوتشيش، د. إبراهيم، **تاريخ الغرب الإسلامي: قراءات جديدة في بعض قضايا المجتمع والحضارة**، ط. 1، بيروت: دار الطليعة، 1994.

129. قاري، لطف الله، "**رحلات عرب الأندلس وشمال إفريقية إلى جزر الأطلسي والأمريكيتين: حصر للمعلومات والنتائج**"، في السجل العلمي لندوة الأندلس، ق. II: المورسكيون - الكتابات الاستشراقية - الجغرافية والرحلات، مطبوعات مكتبة الملك عبد العزيز العامة، الرياض، 1417 - 1996.

130. كراتشكوفسكي، أغناطيوس يوليانوفيتش، **تاريخ الأدب الجغرافي العربي**، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، ط. 2، بيروت، 1987، ج. 2.

131. لومبار، موريس، **الإسلام في مجده الأول: من القرن 2 إلى القرن 5 هـ (8 - 11م)**، ترجمة إسماعيل العربي، ط. 3، الدار البيضاء، 1990.

132. مؤنس، د. حسين **تاريخ الجغرافية والجغرافيين في الأندلس**، ط. 2، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، القاهرة، 1986.

133. مؤنس، د. حسين، **تاريخ المسلمين في البحر المتوسط: الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية**، الطبعة الأولى، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 1411 هـ - 1991.

134. المجالي، د. سحر عبد المجيد، **تطور الجيش العربي في الأندلس: 138 - 422 هـ/756 - 1031م**، منشورات وزارة الثقافة، عمّان: 1995.

135. **معلمة المغرب**، منشورات الجمعية المغربية للتأليف والترجمة والنشر، سلا: مطابع سلا، 1989، مج. II.

136. المنوني، محمد، **حضارة الموحدين**، ط. 1، الدار البيضاء: دار تبقال، 1989.

المراجع الأجنبية:

137. Albuquerque, Luis de, Historia de la navegación portuguesa, Madrid, editorial MAPFRE, 1991.

138. Bejarano Escanilla, Ingrid, “Orientaciones por astros y vientos”, en Al -

Andalus y el Mediterráneo, Madrid, 1995.

139. Dozy, Reinhart P. A., Supplément aux dictionnaires arabes, Beyrouth, 1968, t. II.

140. Ducène, Jean Charles, "De nouvelles pages du MU'RIB 'AN BA'D 'AĞĀ'IB AL - MAĠRIB d'ABŪ HĀMID AL - ĠARNĀṬĪ", AL - QANTARA, vol. XXIV, Madrid, 2003, fasc. 1, pp. 33 - 76.

141. Estácio dos Reis, Antonio, "La navegación astronómica en los siglos XV Y XVI", en: Al - Andalus allende el Atlantico, 1ª edi., UNESCO - El Legado Andalusí, Granada, 1997.

142. Lirola Delgado, Jorge, "Aportaciones árabes al desarrollo náutico occidental: la navegación andalusí en el Atlantico", en: Al - Andalus allende el Atlantico, 1ª edi., UNESCO - El Legado Andalusí, Granada, 1997.

143. --------------------, El poder naval de Al - Andalus en la época del Califato Omaya, universidad de Granada, 1993.

144. PICARD, Christophe, L'Océan Atlantique Musulman: de la conquête arabe à l'époque almohade: Navigation et mise en valeur des côtes d'Al - Andalus et du Maghreb occidental (Portugal - Espagne - Maroc), Paris, MAISON NEUVE & LAROSE, éditions UNESCO, 1997.

145. Samsó, Julio, Las ciencias de los antiguos en Al-Andalus, Madrid, edi. MAPFRE, 1992.

146. Torres, María Paz, "Ictionimía en glosarios andalusíes", en Al - Andalus y El Mediterraneo, Madrid , 1995, pp. 227 - 241.

147. UDOVITCH, Abraham L. "An eleventh century islamic treatise on the law of the sea", in Annales Islamologiques, Institut français d'archéologie orientale du Caire, t. XXVII, (1993).

148. Vásquez de Benito, María Concepción "La medicina y el mar", en Al - Andalus y El Mediterráneo, Madrid, 1995, pp. 277 - 287.

149. Vernet, Juan, Lo que Europa debe al Islam de España, Barcelona: el acantilado, 1999.

150. Vernet, Juan, Ce que la culture doit aux Arabes d'Espagne, traduit par Gabriel Martinez - Gros, SINDBAD, 1985.

151. Vásquez de Benito, María Concepción "La medicina y el mar", en Al - Andalus y El Mediterráneo, Madrid, 1995, pp. 277 - 287.

152. Vernet, Juan, Lo que Europa debe al Islam de España, Barcelona: el acantilado, 1999.

153. Vernet, Juan, Ce que la culture doit aux Arabes d'Espagne, traduit par Gabriel Martinez - Gros, SINDBAD, 1985.

فهرس المحتويات

هذا الكتاب

إن من أبرز الأهداف التي تنشدها هذه المجموعة من الدراسات المقدمة بين يدي القارئ الكريم، هو إمعان النظر في جل ما كتب عن الملاحة وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، وتمحيص النتائج والآراء التي تراكمت في هذا المضمار، وفق عمل منهجي ينطلق من طرح إشكالية أساسية في الموضوع وهــي الآتية:

- إلى أي حدّ ساهمت الحضارة العربية الإسلامية في تطور علوم البحار والملاحة البحرية، متجسدة في تاريخ الملاحة البحرية بالجناح الغربي لدار الإسلام بوجه خاص خلال العصور الوسطى؟ كما أنها تجيبنا عن العديد من التساؤلات التي تستتبع هذه الإشكالية، وهي التالية:
- ما هو المنظور العلمي العربي الإسلامي إلى البحار والمحيطات خلال الحقبة موضوع الدراسة؟
- هل استفاد علماء الغرب الإسلامي من معارف الحضارات السابقة لهم في توسيع معرفتهم وتدقيق النظر في علوم الأوائل في هذا الباب؟
- ما هي أبرز المعارف العلمية التي حصّلها العرب في مجال الملاحة البحرية وعلوم البحار على مستويات المفاهيم والتقنيات والأساليب؟
- كيف توصل بحارة الغرب الإسلامي إلى استخدام وسائل الملاحة البحرية ومعداتها وأدواتها؟ وهل كانت نتاج مجهودات بكر أم نقلاً واستزادة لتراث أمم الشرق الأقصى وشعوب البحر المتوسط؟
- ما حجم وقيمة المساهمة التي قدمها علماء الغرب الإسلامي في مسيرة تطور علوم البحار والملاحة البحرية حتى أفول مشكاة الحضارة الإسلامية في مطلع العصور الحديثة؟
- ثم كيف انتقلت المعارف البحرية العربية إلى أوروبا عبر الغرب الإسلامي، وما هي الظروف التي تم فيها هذا الانتقال؟
- كل هذه التساؤلات تحتم توظيف منهج خاص لدراسة مختلف الفرضيات المطروحة بشأنها، والتي تقوم أساساً على فكرة وجود إسهام عربي فعلي في وصول علوم البحار والملاحة البحرية إلى ما هي عليه اليوم وهو ما يتناوله كتابنا هذا.

دراسات في
تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار
بالغرب الإسلامي

أسسها محمد علي بيضون سنة 1971 بيروت - لبنان
Est. by Mohammad Ali Baydoun 1971 Beirut - Lebanon
Établie par Mohamad Ali Baydoun 1971 Beyrouth - Liban

ص.ب. 9424 - 11 بيروت - لبنان
رياض الصلح - بيروت 2290 1107
هاتف: 12 / 11 / 804810 5 961+
فاكس: 804813 5 961+
e-mail: sales@al-ilmiyah.com
info@al-ilmiyah.com
DKI www.al-ilmiyah.com

دار الكتب العلمية
Dar Al-Kotob Al-ilmiyah

ISBN 978-2-7451-7322-5